

Производственно-практический, научно-популярный журнал

ДИРЕКТОР ТРАНСПОРТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

ISSN 2222-0240

На земле,
на воде, в воздухе!

№ 6 (6) июнь 2011



ЧАСТНЫЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ



ИНТЕРВЬЮ:

Н.В. Горбель,
генеральный директор ОАО «Белмагистральавтотранс»
«Многопрофильному производству легче выжить»



20
ЛЕТ
РАЙСТРА

ЮСИАС

www.profmedia.by

«Директор транспортной организации»

№ 6 (6) июнь 2011 г.

Производственно-практический,
научно-популярный журнал.

Издается с января 2011 г.

Выходит 1 раз в месяц.

Учредитель СООО «ИПА «Регистр»

Издатель СООО «ИПА «Регистр»

Главный редактор СООО «ИПА «Регистр»

Анатолий Атнагулов

Главный редактор журнала **Оксана Гучек**

Стилистические редакторы **Татьяна**

Авраменко, Анна Дубейко, Екатерина Фомина

Дизайн обложки **Ольга Казак**

Компьютерная верстка **Юлия Сымонович**

Адрес редакции:

ул. Новаторская, 26, комн. 404, 220053, г. Минск.

Отдел рекламы (017) **286 06 08, 286 06 17**

Отдел подписки (017) **233 83 89**

Телефон редакции (017) **335 43 84**

www.profmedia.by

e-mail: **transboss@profmedia.by**

Журнал «Директор транспортной организации» зарегистрирован в Министерстве информации Республики Беларусь. Свидетельство о регистрации средства массовой информации № 221 от 03.09.2010.

Подписано в печать 02.06.2011.

Формат 60×84¹/₈. Бумага мелованная.

Печать цифровая. Усл. печ. л. 8,37.

Уч.-изд. л. 6,3. Тираж 99 экз. Заказ 0877.

Отпечатано в ООО «Полиграфт».

ЛП № 02330/0494199 от 30.04.2004. Продлена 03.04.2009 до 30.04.2014. Ул. Кнорина, д. 50, корп. 4, 220103, г. Минск.

Редакция не всегда разделяет мнения и взгляды авторов. Редакция не несет ответственности за содержание рекламных объявлений. Рукописи не рецензируются и не возвращаются.

© СООО «ИПА «Регистр», 2011

ДО СВИДАНИЯ, МИШКА!

И Гришка, и Сашка, и Сережка, и Петька, и Витя, и Андрей! Примерно такие прощальные слова говорили 21 год назад талисману Московских Олимпийских игр. Было торжественно и очень грустно. Плакали все, даже суровые мужчины и летающий медведь.

Сегодня роль «улетайки» моя. И роль эта трагическая. Еще неоперившемуся птенчику подрезали крылышки, и вы могли в этом убедиться по виду последних номеров журнала. Они потеряли в цвете и похудели. Однако страницы, не вошедшие в печатное издание последнего номера, можно найти в pdf-формате на нашем сайте. Таким образом, журнал уходит от своего читателя по частям.

Кто сказал, что «если птице отрезать крылья, то она летать не сможет»? Редакция журнала постаралась сделать свои последние номера максимально информационно насыщенными, полезными, разнообразными и интересными. Наполнение этого, последнего, выпуска настолько велико, что нам пришлось отказаться от целостного новостного блока. Но новости не потеряны, они «рассыпаны» по всему журналу.

К сожалению, принято решение закрыть проект под названием «Директор транспортной организации». Несмотря на то что нашей песне наступили на горло (у нас еще столько осталось нерассмотренных и нераскрытых тем!), сегодня свою лебединую песню мы исполняем, как гимн, стоя!

Главный редактор журнала

О.В. ГУЧЕК



СОДЕРЖАНИЕ

ПЛАНЕРКА

- 4** **ОФИЦИАЛЬНО**
- 9** **СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ**
- 13** **ТЕТ-А-ТЕТ**

ПОЕХАЛИ!

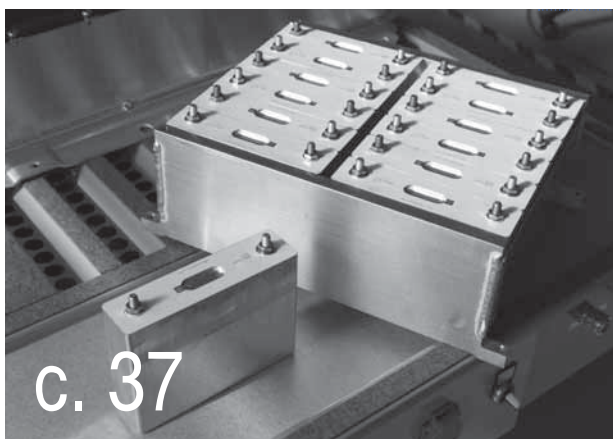
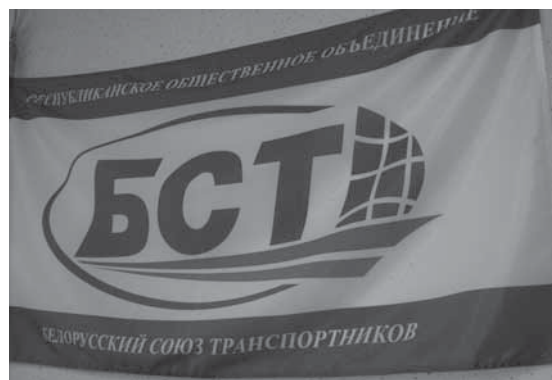
- 19** **ПЕРЕВОЗКИ**
Международные автоперевозки:
в центре притяжения
Скимн В.В.

- 23** **ЛОГИСТИКА**
Пассажиры поездов переменной длины
Зеньчук Н.Ф., Чижонок В.Д.

- 31** Таможенные перевозчики: возможности в рамках
таможенного союза
Романова М.Е.

- 37** **АЛЛО, ГАРАЖ!**
Аккумуляторные новости
Алешко А.А.

- 40** Считаю экономию светлых нефтепродуктов
Кучур С.С.



С 1 июня 2011 г. Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь отменяется действие постановления от 04.06.2002 № 16 «Об утверждении Правил эксплуатации стартерных аккумуляторных батарей». Взамен его вступает в действие технический кодекс установившейся практики ТКП 298-2011 (02190) «Стартерные аккумуляторные батареи. Нормы и правила обслуживания», утвержденный приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21.03.2011 № 149-Ц.

Успешный руководитель известного транспортного предприятия, идейный и перспективный топ-менеджер рассказывает о преодолении трудностей, делится опытом с коллегами и знакомит с вверенным ему предприятием. Этот человек — **Николай Васильевич ГОРБЕЛЬ**, генеральный директор открытого акционерного общества «Белмагистральавтотранс».



ВСЕ ЗНАТЬ

ТРУД

Оплата работников организаций
Шалуха С.А. **47**

ЗАТРАТЫ

«Серые» зарплаты: тайное становится явным
Скимн В.В. **52**

Особенности проверки автотранспортных организаций
Лемеш В.Н. **57**

ПРАВОВАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

Ответственность за нарушение порядка
Буйкевич О.С. **68**

Гудвилл великий и ужасный
Наганова Т.Е. **72**

КАДРОВАЯ ПСИХОЛОГИЯ

Лгать или не лгать?
Пластинина Т.В. **74**

ПРИЦЕП

ПЕРЕКУР **80**

ПОД ЗНАМЕНОМ ЕДИНЫМ

11 мая 2011 г. в республиканском общественном объединении «Белорусский союз транспортников» (далее — БСТ) состоялся «круглый стол» по вопросам работы представителей частного бизнеса в сфере автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

СЛОВО ПРЕДСЕДАТЕЛЮ

В ходе «круглого стола» не было ни одного равнодушного. За столом собрались серьезные люди с активной жизненной позицией и солидным опытом работы на рынке транспортных услуг, готовые не только поставить вопросы и поднять проблемы, но и подсказать пути их решения, подключиться к ним коллегиально.

Как оказалось, почти у всех перевозчиков — представителей малого бизнеса трудности, с которыми они сталкиваются во время ведения дела, во многом совпадают. Отдельные вопросы подлежат дифференциации в зависимости от вида сообщения.

Основную цель общего собрания выразил **председатель правления БСТ Владимир Георгиевич СОСНОВСКИЙ**, который, открывая «круглый стол», сказал, что малому бизнесу сегодня надо искать пути интеграции, объединяться. Это главное. Иначе бизнес будет спотыкаться.

Общественный транспорт — это одно из основных условий устойчивого развития страны в целом и ее регионов. У частных перевозчиков есть свой сегмент в этом общем деле.

Представителями малого бизнеса осознана необходимость в перспективе объединиться, консолидировать свои силы — создать для них общую автобазу, где бы они могли парковаться, обслуживаться, ремонтироваться, мыться, чиститься, проходить медицинское освидетельствование. Чтобы им дать такую возможность и обеспечить досмотр транспортных средств и водительского состава по всем направлениям, их надо где-нибудь собрать, централизовать. Под это начинание можно и землю выбить.

У государственного предприятия сегодня много своих проблем и, как правило, они дру-

гие. Это и жесткие фиксированные тарифы, это и множество дополнительных видов деятельности как сопутствующего характера, так и непрофильных направлений. Директору надо быть очень грамотным руководителем, хозяйственником, чтобы суметь эффективно, с выгодой для предприятия, распорядиться закрепленными за ним основными средствами. Надо искать инвестиционные проекты.

«ЗЕЛЕНый СВЕТ» ДЕЛОВОЙ АКТИВНОСТИ И ИНИЦИАТИВЕ

БСТ подготовил и направил в Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (далее — Минтранс) предложения по реализации Директивы Президента Республики Беларусь от 31.12.2010 № 4 «О развитии предпринимательской инициативы и стимулировании деловой активности в Республике Беларусь» (далее — Директива № 4) в области автомобильных перевозок пассажиров по совершенствованию законодательства и проведению необходимых институциональных и организационных мероприятий.

Новый экономический курс, изложенный в Директиве № 4, предопределяет необходимость корректировки транспортного законодательства, которое ориентировано в основном на государственного автоперевозчика. БСТ знает о проблемах частных перевозчиков не понаслышке и готово подключиться к работе, касающейся пересмотра документов, регулирующих деятельность автомобильного транспорта. Например, существует необходимость переработки Правил автомобильных перевозок

пассажиров, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.06.2008 № 972.

Сегодня трудно подготовить толкового работника вообще, а водителя — тем более. Его, кроме определенных навыков и умений, необходимо научить правилам дорожного движения, правильному выполнению технического обслуживания и ремонта, разбираться в конструктивных особенностях автомобиля. Но все же это проще, чем дать знания юридические и экономические, научить правам и обязанностям, как психологически организовать работу коллектива.

Готовится проект Указа Президента Республики Беларусь, расширяющего полномочия транспортных перевозчиков по борьбе с «нелегалами». Но Минтранс свое внимание обратил только на тех, кто работает без лицензии. БСТ же говорит о том, что без лицензии нет права работать, а бороться нужно с любым нелегальным извозом.

Необходимость совершенствования транспортного законодательства — главное, на что БСТ обратило внимание на заседании Президиума Минского городского Совета по развитию предпринимательства, которое прошло 28 апреля 2011 г. БСТ надеется, что контакт между перевозчиками государственного и частного секторов можно считать установившимся и в дальнейшем ожидать от него обоюдной пользы.

Так, надо внести изменения в Инструкцию о порядке включения автомобильных перевозчиков, обязанных выполнять автомобильные перевозки транспортом общего пользования, утвержденную постановлением Минтранса от 18.04.2008 № 53, поскольку его содержание носит дискриминационный характер по отношению к частным перевозчикам, которые по определению в этот перечень попасть не могут, так как не получают субсидий из государственного бюджета.

НОВОЕ БЕЛОРУССКОЕ ПОДПОЛЬЕ

В настоящее время БСТ выступает за борьбу с так называемыми «нелегалами». Этот термин применяется к тем, кто незаконно работает на маршрутах по перевозке пассажиров в регулярном сообщении. При этом различают «нелегалов» двух категорий:

1) те, которые не имеют лицензии, а значит, и права оказывать услуги за плату;

2) те, которые имеют лицензию, но на перевозку пассажиров в нерегулярном сообщении, то есть по заказам.

Пассажиры должны осознавать, что, работая с «нелегалом», они идут против государства, нарушают законодательство. «Нелегал» — тот же вор, он не заплатил налоги и, по сути, делает потребителей своих услуг перекупщиками краденного.

Да, ворованное дешевле. Но билет является подтверждением договора, договор свидетельствует о законности сделки, а значит, должны выполняться определенные пункты по безопасности перевозок. Если перевозчик уворовал что-то у кого-то, то он и риски определенные взял на себя. В магазине буханку хлеба или коробку спичек бесплатно никто не даст. А в транспорте почему-то некоторые даже долгом своим считают урвать неоплаченную поездку.

Чтобы составить конкуренцию «маршрутке», «нелегал» скидывает цену. А инспектор транспортной инспекции наводит порядок следующим образом: «Что же Вы наших перевозчиков обижаете? Давайте договариваться».

Общественный транспорт является инструментом решения общеэкономических вопросов.

Такого быть не должно, и отношение сотрудников в различных регионах страны разное. Достаточно много районов, где перевозчики государственного и частного секторов прекрасно сосуществуют. Примером тому может служить организация автомобильных перевозок в г. Борисове. Однако есть примеры конфронтации властей и частных перевозчиков, например, г. Орша.

Город Слуцк мог бы быть в Беларуси транспортной столицей, так как он расположен примерно на одинаковом расстоянии от всех областных центров. Именно здесь целесообразно развивать строительство транспортно-логистических центров и другой транспортной инфраструктуры. А в этом городе частный транспортный бизнес по перевозке пассажиров вообще не развит. Однако пассажиропоток сформирован, поскольку извозом здесь занимаются так называемые «индивидуалы». И раз у государственного автопарка не достаточно мощностей,

чтобы открыть маршрут, то, пожалуй, стоит решить перевозить пассажиров в обозначенных направлениях представителям малого бизнеса.

ЗНАК РАВЕНСТВА

Статья 13 Конституции Республики Беларусь говорит о том, что собственность может быть государственной и частной, и закрепила требование предоставления всем равных прав. Государственные органы должны заниматься выработкой правил игры и создавать условия для развития бизнеса. Социальные вопросы, например льготы, не должны перекладываться с плеч государства на объекты хозяйствования. Бизнес же по своей природе нацелен на максимально эффективное выполнение работы, создание новых рабочих мест. БСТ выступает за установление нормальных внутрисистемных отношений.

На заседании секции автомобильного транспорта Общественного совета, созданного недавно при Минтрансе, был поднят вопрос о создании равных условий для государственного и частного транспорта. Ответом со стороны Минтранса был контрвопрос: готовы ли частные перевозчики выполнять прогнозные показатели? Директор одного из частных предприятий ответил, что готов вкладывать собственные средства, его задачей является развитие собственного бизнеса за счет качественной перевозки пассажиров.

Общая цель и государственных, и частных перевозчиков — развитие общественного транспорта, при помощи которого можно избежать пробок на дорогах, освобождение путей сообщения от излишнего количества личных автомобилей, мешающих движению на дорогах. Поэтому государственные и частные предприятия, деятельность которых осуществляется в одних сферах, должны работать в одной системе координат.

Развитие законодательства проходит несколько этапов. Пережит этап, в котором государство навязывало правила игры. Сегодня настал этап, когда перевозчик спрашивает, почему законодательство не защищает законопослушных? Почему ему безразличны действия «нелегалов»? Почему не поддерживает тех, кто вносит большую лепту?

Более высокий этап наступил в странах Европы. Он ориентирован на потребность пассажиров. БСТ пытается разграничить функции госу-

дарственного регулирования и хозяйственного управления, говорит о перспективах и направлениях государственно-частного партнерства и, главное, о конструктивном и взаимовыгодном диалоге с государственными органами.

Участники «круглого стола» заинтересованы в привлечении пассажиропотоков, развитии сопутствующих видов деятельности, сохранении своей репутации на рынке транспортных услуги т.д. Накатанный маршрут — это годы работы. Уйти легко, а наработать репутацию трудно.

Все высказывались за диалог и взаимопомощь. Представители малого бизнеса уже два десятка лет пытаются зарекомендовать себя как социальные партнеры.

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Отличие личного транспорта от общественного состоит в том, что последний не принадлежит тем, кого перевозит. В нем производится перевозка пассажиров за плату, и никому нельзя отказать. Здесь действует публичный договор, тариф является объявленным, поэтому со всех взимается единая плата.

Со своей стороны пассажир пользуется услугами общественного транспорта по договору присоединения, условия которого определяются априори и могут быть приняты пассажиром в чистом виде путем присоединения к договору. Если пассажир заранее не соглашается со всеми условиями такого договора, то он становится пешеходом.

Общественный транспорт многолик. Это и самолеты, и различные поезда, и автобусы, и городской электрический транспорт, и, разумеется, частные «маршрутки». Такое разнообразие видов транспорта обусловлено тем, что пассажиры — это люди различных категорий. Одни спешат, другие готовы ждать более дешевый вид транспорта, кому-то нужно мягкое, более комфортабельное транспортное средство. У каждого индивидуума свои предпочтения.

В БСТ изучают опыт группы компаний «Автолайн», функционирующих в г. Москве и Московской области, и столкнулись с тем, что проезд в частном транспорте стал уже дешевле государственного. В Беларуси тариф покрывает в среднем около 1/3 затрат на перевозки, поскольку государственный тариф на перевозку пассажиров является социально ориентированным. При таком раскладе ни один бизнес не выдержит

конкуренции. Если бы условия были равными, то потребитель выбирал бы по качеству предлагаемых услуг. Не нужно искусственного сбивания цен за счет государства.

Стоило частному перевозчику повысить тариф всего на полтысячи рублей, как сразу стал ощутим переход пассажиров на государственные маршруты. Ежегодно в период с 1 мая по 30 сентября КУП «Минсктранс» снижает наполовину тарифы для пенсионеров, сознательно идя на получение выпадающих доходов, которые ему также частично компенсируются субсидиями. Это очередной удар по бизнесу. Работа при этом становится менее эффективной, невыгодной.

Не определена позиция государственных органов в отношении либерализации тарифов перевозчиками, несубсидируемыми из бюджета. Часто автоперевозчики заинтересованы в предоставлении скидок и преференций в рамках публичного договора исходя из спроса. Темы абонементов, тарифов, скидок, безличного расчета за проезд при помощи пластиковых карточек — все это вопросы, подлежащие обсуждению. Представители малого бизнеса к таким переговорам уже готовы.

ВЫЖИТЬ СООБЩА

У автобусных или троллейбусных парков свои проблемы: огромный штат работников; все ремонтные подразделения, шиномонтаж; и детские летние лагеря за ними числятся либо иные объекты социального характера и много других. Есть у них также такие обязательные структуры, как отделы по технике безопасности, охране труда, безопасности дорожного движения, профсоюз, идеологическая составляющая. Все это не отрежешь и людей не сократишь в одночасье. Это огромная машина, пусть даже неэффективная, но работники этой системы ее же заложники.

Существует определенное соотношение стоимостей транспортных средств и производственной базы, которое обеспечивает устойчивость экономики предприятия. Так, на государственных предприятиях баланс стоимостей производственной базы и активной части основных средств часто склоняется в сторону производственной базы. В частном бизнесе, как правило, наоборот: транспортные средства не подкреплены производственной базой. Возможно, было бы взаимовыгодно выработать определенные механизмы по предоставлению

услуг на возмездной основе между государственным и частным секторами рынка.

БСТ выступает за интеграцию с государственными перевозчиками, за сотрудничество с ними, поскольку там уже имеются наработки: транспортные технологии, кадровый потенциал. Надо взять опыт, то, что уже сложилось. Если рассматривать организацию перевозок пассажиров и в г. Минске, и в целом по республике, то она имеет достаточно высокий уровень развития.

Представителям малого бизнеса нужно больше знать о транспортной политике, то, как власти видят развитие автотранспорта, место в нем частного бизнеса. Предприниматели должны соотнести и синхронизировать свои планы и планы страны. Они хотят работать в унисон, а не создавать разбалансированность системы, хотят найти свою нишу в экономике республики. Государственные органы должны услышать консолидированное мнение и подвести его под общий знаменатель.

Кроме того, информированность и политическая грамотность помогла бы частным автоперевозчикам планировать свой бизнес на будущее. Это помогло бы им готовиться к новым условиям транспортного снабжения, реагировать на них без промедлений, а также обеспечить бы удовлетворение их коммерческой заинтересованности.

Задача органов управления — развить виды транспорта, выделить преимущества каждого из них, оптимально выстроить перевозки ими по взаимодополняющим принципам таким образом, чтобы было удобно для пассажиров и наименее затратно для государства. Нельзя устраивать конкуренцию между видами общественного транспорта. Транспорт является инструментом решения общеэкономических вопросов.

Самое слабое сегодня звено — это выстраивание нормальных гражданско-правовых отношений с государственными предприятиями.

Если на сегодняшний день имеются проблемы, которые без частника решить нельзя, то надо его заинтересовать. Частник такой же участник транспортного рынка, как и государственное предприятие.

ДЕНЬГИ СЧЕТ ЛЮБЯТ

В США дороги получили особое развитие во времена Великой депрессии. Государство должно понимать, что в наиболее тяжелый для

страны период, во времена кризиса, когда оно не может дать своим гражданам полноценных денег и обеспечить продуктами, оно обязано взять на себя хотя бы транспортные вопросы.

БСТ был проведен сравнительный анализ состава бюджетов прожиточного минимума европейского жителя и жителя Беларуси. Так, в Европе удельный вес транспортных расходов в общем бюджете составляет 13,5%. В Беларуси в аналогичную статью «потребительской корзины» кроме транспорта добавлена еще и связь, и их суммарный удельный вес не превышает 5%.

Социальные стандарты в разных странах могут существенно отличаться как по количеству, так и по качеству в зависимости от положения страны, ее размеров, уровня экономического развития, традиций и многих других факторов. В Швеции их, к примеру, 12.

В Беларуси социальные стандарты в области транспорта впервые приняты постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.05.2003 № 724 «О мерах по внедрению системы государственных социальных стандартов по обслуживанию населения республики». Так, к примеру, маршрутная сеть при пригородных перевозках должна быть выстроена таким образом, чтобы ближайшая остановка общественного транспорта была в досягаемости 3 км от наиболее удаленного потенциального пассажира, то есть в пределах транспортной доступности. Однако социальные стандарты нуждаются в периодическом пересмотре.

Автоперевозчикам необходимо стремиться к уменьшению затратной части своих бюджетов. Кстати, такие покрытия возможны не только за счет субсидирования. Члены БСТ считают полезным изучение зарубежного опыта. Так, в некоторых странах применяется при субсидировании перевозок принцип «тариф+», при котором устанавливается фиксированный социальный тариф, а субсидии перевозчикам начисляются в зависимости от собранной ими выручки от продажи билетной продукции в процентах. Такая субсидия включает в себя и доплату на низкую доходность тарифа, и компенсацию льгот по проезду.

Применение такого тарифа или иного альтернативного даст возможность научить считать деньги как на микро-, так и на макроуровне. Для этого, видимо, должен начальник прийти с новым мышлением или заставить субъекты хозяйствования отчитываться по затратам. Уменьшение затрат не только положительно скажется на бюджете страны, но и улучшит положение пассажиров, отразившись снижением тарифа. Также следует повышать подвижность населения, что, в свою очередь, стимулирует потребление ими товаров и услуг.

Следует отметить, что неравенство состоит еще и в том, что субъекты хозяйствования наделены контрольно-регулирующими функциями по отношению к тем же частникам, которые, по их мнению, обязаны сделать все. Это такая же некорректная ситуация, как если бы на ринге сражались два боксера, причем один из них совмещал еще и функции рефери.

При этом в п. 1.1 Указа Президента Республики Беларусь от 13.10.2009 № 499 «О некоторых мерах по совершенствованию антимонопольного регулирования и развитию конкуренции» сказано о недопустимости действий по наделению коммерческих и некоммерческих организаций полномочиями, которые могут привести к ограничению добросовестной конкуренции на товарных рынках. Что ж, если в ведре есть дырка и в нем носят воду, то размеры ведра не имеют значения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Много вопросов наболело у частных перевозчиков Беларуси. Лишь часть из них была поднята на «круглом столе». Еще меньше мы смогли осветить в данном материале. Значительно шире проблемы этого сектора рынка изложены в подготовленной БСТ книге «Общественный транспорт Беларуси. Состояние и пути развития», изданной при содействии Фонда им. Ф. Эберта в текущем году. Кроме того, в книге предложены конкретные пути решения поставленных вопросов.

Репортаж вела ГУЧЕК Оксана

ПРОБЛЕМЫ ЧАСТНОГО ИЗВОЗА

Маршрутное такси... Этот ненормативный термин укоренился в народе. Немного дороже, намного быстрее, чем в государственном общественном транспорте, обычно комфортнее: часто сидя, мягко и без толчеи. Да, есть и «минус» — длиннохвостые очереди на остановочных пунктах «маршруток». Действительно, их появление на городских, пригородных и междугородных маршрутах сняло ряд проблем для жителей нашей страны. Мы обратились к директорам некоторых автотранспортных предприятий, выполняющих перевозки пассажиров уже более 10 лет, чтобы узнать, есть ли проблемы у «маршруток» и какие?



СИНКЕВИЧ Владимир Леонидович,
директор ЧУП «Синкевич»

На одном маршруте со мной работают «нелегалы». Ездят от станции метро до дач. Мой водитель набил одному из них лицо и получил полгода исправительных работ, а нарушитель по-прежнему там катается.

Даже если «попутчик» не забирает пассажиров с мест их накопления, он все равно заезжает в так называемый карман, а затем подходит к пассажирам и предлагает по направлению. Но их работа не должна сводиться к переманиванию пассажиров на вокзалах. Что касается «попутчиков», то вполне возможна их легальная форма. Это давно практикуется во многих странах на Западе.

В Германии, например, водитель не ходит по остановочному пункту и не кричит: «Кому на Кельн?!» Как правило, «попутчик» созванивается со знакомыми, и они договариваются о совместной поездке. Если нет таких знакомых, то привлекаются средства информации, в том числе телефон или Интернет.

А по самому крупному в Беларуси автовокзалу «Московский» не пройти. То же самое и на автовокзале «Восточный»: «Слуцк! Солигорск! Могилев!» Более того, все это происходит на глазах начальника по автоперевозкам, которая как-то в прессе уже высказывалась, что против «помощи» «попутчиков».

Глядя на безразличное отношение властей к работе «нелегалов», созревает мысль оставить бизнес на официальной основе и уйти именно в такой нелегальный бизнес. Все его преимущества налицо:

- практически полное отсутствие проверок;
- уход от налогообложения;
- за счет этого более низкий и выгодный для пассажиров тариф;
- еще пусть меня поймают, наложат штраф и после этого отсудят ту самую «копеечку».

У нас на сегодняшний день все условия созданы для работы нелегальных перевозчиков.

Я на станции «Автозаводская» не могу добиться изменения расписания для своих автобусов, потому что спрос очень высок, и необходимо задействовать дополнительные единицы транспорта. Это расписание надо подписать в ГУ «Столичный транспорт и связь» и в «Минскоблавтотранс». А они не хотят видеть на работе частного перевозчика и, соответственно, документы мне не подписывают. При этом свое расписание меняют, как хотят, как им удобно, и никто свои действия со мной не согласовывает.



ПISKУНОВА Наталья Петровна,
директор ОДО «ТрансПассажирсервис»

У нас семь машин, все «Радимичи». Четыре из них работают на маршруте Мачулищи — Минск, две — Самохваловичи — Минск и одна запасная, подменная, когда, например, ремонт, техосмотр и т.д.

Есть своя стоянка, ремонтная база с механиками, арендуем офис. Есть и свой медицинский работник, и лицензия на проведение предрейсового медицинского осмотра. Получали ее еще до обновления парка, когда было много автомобилей, тогда «Газелей».

Наша главная проблема — нелегальный извоз пассажиров.

Взять те же пос. Мачулищи. Вечером подъезжают частники, которые едут домой, и забирают пассажиров. И так каждый день — несколько человек посадят, а для нас это упущенный доход. И мы ничего не можем сделать.

Машина отправляется с конечной точки — с вокзала. «Нелегалу», проживающему в пос. Мачулищи, очень удобна и выгодна перевозка даже по более низкой цене. Он берет четыре человека.

Как-то ко мне на ст. Мачулищи подошел «нелегал», обнял за плечи: «Поехали, дорогая, со мной». Кроме меня еще трое желающих проехать сели. Как только мы тронулись с места, я позвала работника ГАИ и попыталась лоббировать свои интересы. Однако ни ГАИ, ни Транспортная инспекция на сегодняшний день с «нелегалами» справиться не могут.

Такая же ситуация и на Самохваловичах: пойманный «нелегал» объясняет происходящее тем, что якобы он своих сотрудников на работу возит.

Другая проблема — много проверяющих. Великое благо — это возможность использовать на маршрутах автобусы более высокой пассажироместимости, и, что особенно важно, со стоячими местами. К тому же работающие на наших маршрутах «Радимичи» имеют низкую посадку, и поэтому их реже останавливают на дорогах с целью никому не нужного технического осмотра. Поэтому немного легче сейчас стало. До обновления «Газель» остановят и все норовят под него залезть.

Первые «Радимичи» были качественные (киевской сборки). Сейчас их собирают в г. Гомеле. Цена осталась той же, но по техническим критериям они не выдерживают критики. Несколько раз вызывали ремонтные группы!

Еще вопрос — лизинг. Все работают по нему по-разному. Но сегодня лизинг менее привлекателен. Если раньше автомобиль обходился 140–150 млн руб., то сегодня это 223 млн руб. Гораздо лучше белорусской техники, идущей по лизингу, бэушные зарубежные автомобили. Но и тут проблемы — высокие таможенные пошлины.

В августе этого года истекает срок выплаты лизинговых платежей последних двух автобусов. Ждем этого события как манны небесной, потому что наш доход целиком и полностью зависит от пассажиров. А сколько и когда мы перевезем — не знаем.

Публика, проживающая в военном городке, очень своеобразная. В основном речь идет о женах военнослужащих. Они постоянно звонят, постоянно жалуются. Но, в конце концов, мы находим общий язык.

На Мачулищах работаем мы одни, а на маршруте Минск — Самохваловичи с нами некорректно поступили: после того, как мы накатали маршрут, к нам присоединили еще одного частного перевозчика. Теперь работаем параллельно, делим маршрут пополам. Всего четыре карточки: две у них, две у нас. Пытаемся кооперироваться.

Введение проездных билетов для постоянных потребителей услуг также очень интересный вопрос. Пробовали печатывать их на своих бланках, однако возникали проблемы по правовому регулированию.

В Литве один талон в общественном транспорте стоит 2 литы, проезд в «маршрутке» — 3 литы. Есть еще какие-то особенные автобусы, пригнанные из Германии и работающие на маршрутах. В них также проезд стоит 2 литы, но талончики и проездные билеты там не действуют. Государство поддерживает студентов (80% скидка) и пенсионеров, но у обеих категорий требуют удостоверения. Штраф — 60 евро. Проездные месячные стоят 120 литов.

Справка

2 литы ≈ 1 долл. США



ТРУС Игорь Антонович,
директор ЧУП «Триком-сервис»

В настоящее время маршруты не только закрывают, но и открывают. Причем они изначально никому из перевозчиков не выгодны. Городская же власть должна реагировать на жалобы населения.

В Молодечненском районе старушки, проживающие в одной из деревень, потребовали открыть маршрут. В автобусном парке г. Молодечно провели расчеты и выяснили, что им это не выгодно. Предложили частнику, которому маршрут также не выгоден, официальное письмо направили: «В связи с тем, что в дер. Сосновый бор отсутствует регулярное транспортное сообщение, просим продлить маршрут...» Вот и парадоксы перевозок: на тебе, Боже, что нам негоже. И впредь с такими предложениями парк будет обращаться, потому что кому-то надо закрывать и невыгодные маршруты.

Однако открыть маршрут, особенно новый, совсем непросто. Надо по нему проехать и не один раз, изучить его, посмотреть ситуацию, составить карту и паспорт маршрута, заказать трафарет, провести инструктаж водителя и т.д.

Я, конечно, тоже могу отказаться, но все-таки возьму маршрут. Надо идти навстречу властям, иначе в следующий раз еще сложнее с ними разговаривать будет. При равных условиях можно было бы возить безоговорочно, даже открывать социальные маршруты.

Хотел по всем правилам маркетинга на продленный участок маршрута установить более дешевый тариф или скидку сделать, чтобы привлечь пассажиров и хоть как-то окупить его. Но нельзя — тариф должен быть единым на всей протяженности маршрута. Как же это сочетается с государственной политикой либерализации цен и скидок?



КРИЦКИЙ Сергей Владимирович,
директор ОДО «Экспресслинии»

В Минске мы обслуживаем два маршрута, соединяющих Малиновку и Зеленый Луг. На этих маршрутах занято 12 машин нашей компании. ОДО «Экспресслинии» ежедневно обслуживает в столице порядка 1,5 тыс. пассажиров. Кроме того, мы обеспечиваем работой 45 человек.

Главное, что волнует частных перевозчиков и нас в том числе, — это создание условий для развития. Транспортные средства стареют, средств на их замену не хватает, поэтому нет никакой уверенности в завтрашнем дне.

Для предпринимателей не стали доступнее финансовые ресурсы. Банки предоставляют их на покупку техники путем кредитования или в лизинг по договорам с оператором ГУ «Столичный транспорт

и связь». Однако содержание этих документов таково, что малейшее нарушение грозит перевозчику их аннулированием. Срок действия договоров всего пять лет (еще недавно был три года). В результате банки считают наш бизнес высокорискованным, что сказывается на условиях и объемах предоставляемых финансовых услуг.

Если бы отношение властей к частным и государственным перевозчикам было одинаковым, то многие наши проблемы решались бы в интересах всех участников рынка естественным образом. Те же договоры составлялись бы иначе, если бы при ГУ «Столичный транспорт и связь» существовал общественный совет. В других-то сферах в Беларуси они функционируют и приносят пользу как предпринимателям, так и государству. Равноправное отношение к субъектам хозяйствования различной формы собственности благоприятствовало бы и решению других насущных для коммерческих организаций вопросов.

Так, необходимо удешевить ремонт, съедающий значительную долю прибыли. Сегодня частники занимаются им поодиночке. Но мы могли бы объединить усилия, если бы город предоставил одинаковые с госперевозчиками условия по приобретению или аренде необходимых площадей. Такой же подход требуется распространить и на приобретение новой техники — правила для представителей малого бизнеса не должны быть хуже, чем для КУП «Минсктранс».

Все это могло бы способствовать созданию предпосылок для становления рыночных отношений в сфере городского пассажирского транспорта и снижению бюджетных расходов на его содержание.



СТАВЕР Олег Дмитриевич,
директор ЧУП «ОЛЕСТАР»

Вид деятельности ЧУП «ОЛЕСТАР» — перевозка пассажиров. Это 21 работающий, в том числе 18 водителей. В распоряжении организации 9 автобусов, так называемых маршрутных такси, обслуживающих в г. Минске маршрут «Экспобел — станция «Автозаводская».

Подвижной состав пытаемся обновлять собственными силами. Однако в условиях нынешней валютной политики это стало очень сложно. Кредит рублевый взять — пожалуйста, хоть сегодня. Я уже ни один такой кредит взял в банке малого бизнеса. Мне удалось обновить подвижной состав на 70%. Первый кредит я взял под 16% годовых. Хочется, чтоб в дальнейшем процент был пониже, как и обещал банк.

Большую проблему в случае городских перевозок составляют рейдовые проверки на линии, устраиваемые ГАИ и другими контролирующими органами. Бывает, во время рейса останавливают, заходят в автобус, начинают какие-то молотки щупать. Сейчас все чаще устраивают «техосмотр» на конечных пунктах. Любая машина ставится на «ручник», ее потолкают, потребуют показать то, се... И добиваются своего — без штрафа не уходят. Что ж, им тоже планы доводят.

Транспортная инспекция проверяет наличие билетов и, если есть необилеченные пассажиры, на конечной остановке опять же штрафуют водителя. Обещают, что законодательно обстановка должна еще ужесточиться. Если попадутся вторично — лишат лицензии. Но я думаю, что это и хорошо: чтобы лишиться лицензии через суд, надо массу материалов собрать, а это для проверяющих — огромная работа. Это наболело.

Лицензии на городские перевозки теперь выдает Минтранс через свою структуру — Транспортную инспекцию — и, своя рука владыка: хочу — дам лицензию, хочу — заберу.

Когда выдавали в Мингорисполкоме, было проще, мы были более защищены. Они — структура города. Заказчик у нас ГУ «Столичный транспорт и связь» — тоже структура Мингорисполкома.

Сегодня в рубрике «Тет-а-тет» мы встречаемся с успешным руководителем известного транспортного предприятия, идейным и перспективным топ-менеджером. Он расскажет о преодолении трудностей, поделится опытом с коллегами и обязательно познакомит с вверенным ему предприятием. Несомненно, таким человеком является **Николай Васильевич ГОРБЕЛЬ, генеральный директор открытого акционерного общества (ОАО) «Белмагистральавто-транс»**, — человек, чье имя прочно связано с одним из передовых транспортно-экспедиционных предприятий республики.

«МНОГОПРОФИЛЬНОМУ ПРОИЗВОДСТВУ ЛЕГЧЕ ВЫЖИТЬ»



– *Расскажите немного о себе, о своем становлении.*

Н.В.: Я родился в г. Бобруйске, закончил в 1972 году Белорусский политехнический институт, отслужил в армии. Потом попал на работу в Аппарат управления Министерства автомобильного транспорта БССР, где мне пришлось работать на самых разных должностях — от инженера до начальника отдела. Всего я отслужил в министерстве пять лет до создания в 1979 году производственного объединения автотранспорта «Белмагистральавтотранс».

В «Белмагистральавтотранс» отработал пять лет начальником отдела, еще шесть — директором одного из транспортно-экспедиционных предприятий, потом — заместителем генерального директора объединения «Белмагистраль-

автотранс» и, наконец, его генеральным директором.

В 1995 году объединение «Белмагистральавтотранс» создало дочернее предприятие в Германии «Белмагистральавтотранс – Шпедицион ГмбХ» (г. Альцай). Оно осуществляет экспедиционную деятельность в рамках Евросоюза. Два года — с момента образования по 1997 год — я был его первым директором.

В 1997 году Н.И. Боровой, наш прежний генеральный директор, стал Председателем БА-МАП, а меня путем голосования избрали на его место. В связи с этим я оставил работу в Германии в представительстве нашей фирмы и переехал в г. Минск.

– *Что сегодня представляет собой ОАО «Белмагистральавтотранс»?*

Н.В.: На начало 2011 года акционерное общество «Белмагистральавтотранс» является головной организацией группы из семи автотранспортных предприятий:

- УП «АТЭП-11»;
- АТУП «Автовнештранс»;
- ОАО «БобруйскАТЭП»;
- ОАО «ГомельАТЭП»;
- ОАО «ГродноАТЭП»;
- ОАО «АТЭК – Могилев»;
- ОАО «АТЭК» (г. Витебск).

Кроме того, акционерное общество имеет дочерние предприятия, выполняющие функции транспортно-экспедиторских филиалов, в Германии и Польше. На сегодняшний день в группе «Белмагистральавтотранс» порядка 800 рабочих мест, 200 единиц подвижного состава. Само предприятие является одним из крупнейших белорусских перевозчиков грузов автомобильным транспортом в международном и междугородном сообщениях. География перевозок грузов весьма широка: от Португалии на западе до самых удаленных областей России и Казахстана на востоке. Примечательно, что группа «Белмагистраль автотранс» выполняет около 40% экспорта услуг автомобильного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Собственный парк автотранспортных средств ОАО «Белмагистральавтотранс» включает 90 автопоездов на основе двухосных седельных тягачей стандарта Евро-3 и Евро-5 с тентованными полуприцепами с объемом кузова 93 м³. Кроме того, в рамках транспортно-экспедиционного обслуживания привлекаются еще 340 автомобилей. Автотранспорт оснащен системами GSM-связи и спутниковой GPS-навигации, посредством которых происходит обмен информацией с водителями и постоянно отслеживается местонахождение автомобиля.

Большая часть площадей, зданий и сооружений ОАО «Белмагистральавтотранс», в том числе и транспортно-логистический центр со своей сложной инфраструктурой, расположены в г. Минске (промузел Колядичи). Входящий в структуру транспортно-логистического центра склад временного хранения рассчитан на одновременный прием более 180 автопоездов.

ОАО «Белмагистральавтотранс» — это многопрофильное предприятие, которое осуществляет такие виды деятельности, как:

- перевозки и экспедирование грузов;
- комплекс услуг по таможенному оформлению грузов, в том числе электронное декларирование;

- хранение товаров в крытых и на открытых складах;
- переработка мелких партий грузов, в том числе консолидация, дробление, доставка конечным получателям;
- ремонт подвижного состава на авторизованной станции технического обслуживания (СТО) Volvo и на СТО полуприцепов;
- настройка и ремонт тахографов;
- сдача в аренду зданий и сооружений и т.д.

– Входящие в группу «Белмагистральавтотранс» предприятия выполняют общее дело. Возможно, их целесообразно объединить?

Н.В.: Все наши предприятия являются акционерными обществами, акции которых принадлежат государству, юридическим и физическим лицам. ОАО «Белмагистральавтотранс» имеет 57% акций в государственной собственности, владельческий надзор осуществляет Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Когда-то эти предприятия были значительно крупнее, парк каждого из них насчитывал 200–300 автомобилей. Сейчас же, например, в г. Бобруйске осталось всего 40 автомобилей, в г. Могилеве — 20. Соответственно снизились на предприятиях и объемы работ. Это произошло по разным причинам, но на каждом предприятии созданы рабочие места, свои уникальные производственные отношения. Предприятия работают, обновляют подвижной состав, содержат техническую базу, выплачивают заработную плату, платят налоги в бюджет, владеют землей и недвижимостью.

Три предприятия: головное ОАО «Белмагистральавтотранс», УП «АТЭП-11» и АТУП «Автовнештранс» — находятся по одному адресу в г. Минске. На территории головного предприятия расположен крупный транспортно-логистический центр и структуры, по своему роду деятельности связанные с ним. Это таможня и банк, открытые и крытые склады. Здесь

находятся декларанты, производится таможенное оформление как грузовых автомобилей и доставленных на них грузов, так и легковых, которые прибыли на автовозах из стран Европы и в контейнерах из Америки.

Есть у нас авторизованная СТО Volvo, которая ремонтирует грузовые автомобили Volvo всех марок. Мы осуществляем различные виды страхования, занимаемся экспедиционной работой, перевозкой мелких партий грузов.

Наличие большого числа видов экономической деятельности дает дополнительную возможность выживания в экстремальных ситуациях. Так было и в 2009 году, когда в разгар мирового финансового кризиса международные перевозки были в упадке, перестали ходить грузы и поступать деньги. Тогда за счет других видов деятельности, например, работы транспортно-логистического центра, функционирования станции ремонта полуприцепов, сдачи в аренду зданий и производственных площадей удалось выстоять.

В 2010 году начался подъем мировой экономики, возросло движение товаров в международной торговле. Это привело к нарастанию объемов перевозок. Стало значительно легче работать, но при этом мы твердо знаем: имея многопрофильное производство, легче выживать в трудные времена.

– В советские времена хорошо была развита сеть грузовых автостанций (ГАС). Как сейчас обстоят с ними дела?

Н.В.: От старой схемы «Белмагистральавтотранс», которая имела в своем составе 26 ГАС и 16,5 тыс. контейнеров, практически не осталось ничего. С прекращением перевозок вну-

три республики в малотоннажных контейнерах утратили свой смысл и ГАС. Ранее по отношению к товарам они выполняли накопительно-распределительные функции, по отношению к

автотранспортным средствам — погрузочно-разгрузочные, обеспечивали попутной загрузкой и др. Перестал двигаться товар по республике прежним образом, а в связи с этим и ГАС, и их непосредственное оборудование: краны, погрузчики — все стало ненужным.

Например, пять лет назад ОАО «АТЭК» г. Витебска имел в своем подчинении ГАС в г. Орше, которая теперь продана. ГАС, расположенная в самом г. Витебске, тоже продана. Существует пока ГАС г. Полоцка, однако она целиком сдана в аренду. ОАО «ГродноАТЭП» продал станции в городах Слоним, Волковыск, Новогрудок, по

Гомельской области остались Речицкая и Светлогорская ГАС, по Могилевской — продана последняя ГАС в г. Кричеве.

Таким образом, остались считанные ГАС. В малых городах отсутствуют грузы в тех объемах, которые были ранее, поэтому содержать ГАС и еще платить при этом налоги нет никакого смысла. Структура «Белмагистральавто-транс» 19-летней давности, господствующая в сфере междугородных перевозок грузов, окончательно упразднена. Козловые краны, другая погрузочная техника, контейнеры распроданы или порезаны на металлолом.

— Не являются ли транспортно-логистические центры отчасти преемниками ГАС, не перенимают ли они на себя отдельные их функции?

Н.В.: Безусловно, схожие функции есть. На ГАС происходило распределение грузов в контейнерах, на транспортно-логистические центры грузы прибывают на автопоездах, далее товары разгружаются, распределяются, собираются, увозятся. Суть осталась прежней.

Однако есть и различия. ГАС фактически работала на внутривнутриреспубликанский рынок. Плечо перевозки было сравнительно небольшим, автомобили с грузами в адрес 5-6 получателей поступали круглосуточно, после перегрузки контейнера развозились автомобилями малой

грузоподъемности. В числе клиентов были Минлепром, промышленные предприятия, различные снабженческие организации. Теперь таких объемов нет.

Создаваемые транспортно-логистические центры и тот, который уже имеется в ОАО «Белмагистральавто-транс», полностью соответствуют современным международным стандартам. Однако речь сейчас идет не о перевозках грузов внутри республики, а о международных автотранспортных перевозках. Сегодня другие грузы и другой уровень оказания услуг.

— Как Вы думаете, необходимо ли было старый мир «разрушить до основания», а затем построить новую систему или же ее можно было реконструировать на уже имеющемся плацдарме?

Н.В.: Нет, на том основании уже было не восстановить. Старую систему разрушила сама жизнь. Пропали грузопотоки, заказы, объемы работ, да и необходимость в такой работе. Зачем за прошлое держаться?!

В настоящее время к транспортно-логистическому центру предъявляются совсем другие требования. На нем в обязательном порядке должны быть:

- комплекс складских сооружений;
- современная погрузочно-разгрузочная техника;
- пункт таможенного оформления;

- служба таможенных агентов;
- банк;
- представительство страховой компании;
- СТО на случай ликвидации поломки автомобиля;
- автостоянка и т.д.

Все, что входит в состав транспортно-логистического центра, предназначено непосредственно для удобства грузополучателя.

Например, груз пришел из Германии. Грузополучателю надо его оформить и получить для своего производства. Для этого грузополучатель должен попасть к декларанту, чтобы

оформить у него таможенную декларацию. Затем — в таможеню, чтобы оформить соответствующие документы и посчитать таможенную пошлину. Потом — в банк, чтобы эту пошлину оплатить. С банковским документом об оплате пошлины следует вернуться на таможеню. Далее необходимо разгрузить автомобиль на складе, снять с груза пломбу, поставить печать о том, что «выпуск груза в свободное обращение разрешен». При необходимости — пройти процедуру страхования. После этого грузополучатель оплачивает доставку груза, к примеру,

по г. Минску, и ему привозят груз. Наличие на транспортно-логистическом центре всех необходимых служб позволит грузополучателю при его желании все это сделать самостоятельно. Однако вместо всего множества этих действий достаточно заключить договор на комплексное логистическое обслуживание с ОАО «Белмагистральавтотранс», и организацию выполнения этих процедур возьмет на себя наш специалист.

Действия ОАО «Белмагистральавтотранс» в данном случае для клиента строятся по принципу «одного окна».

— Одной из визитных карточек Вашего предприятия является работа со сборными грузами. Наверное, достаточно сложно комплектовать отправки грузов мелкими партиями, при этом проводить их консолидацию, таможенное оформление, информационное сопровождение, рационально подбирать маршруты их доставки?

Н.В.: Действительно, нелегко. Однако нашим предприятием данная работа выполняется достаточно длительное время, поэтому уже наработаны определенная база, постоянная клиентура. ОАО «Белмагистральавтотранс» организует доставку мелких партий грузов по всей Европе. Как правило, такие грузы собираются на терминалах наших предприятий-партнеров в соседней Литве, а далее мы обеспечиваем их перевозку в Беларусь. Если грузы доставляются в г. Минск на наш транспортно-логистический центр, то ОАО «Белмагистральавтотранс» их «растамаживает»; часть грузов с транспортно-логистического центра клиент забирает самостоятельно, часть грузов мы доставляем клиентам.

Продолжительный период ОАО «Белмагистральавтотранс» работает с грузами IBM (опять же мелкими отправлениями) по такому алгоритму:

грузы IBM попадают в Минский аэропорт из Австрии или Голландии, мы их забираем к себе на склад, храним и в соответствии с указаниями IBM развозим по республике.

ОАО «Белмагистральавтотранс» осуществляет декларирование товаров в электронном виде без присутствия клиентов. Для этого клиенты отправляют по электронной почте документы, ОАО «Белмагистральавтотранс» заявляет их на таможеню также в электронном виде, получает от таможи разрешение, после чего груз передается клиенту.

Благодаря таможенному союзу между Россией, Беларусью и Казахстаном резко возрос с июля прошлого года товаропоток из России, а он, как известно, не требует таможенного оформления. Статистическое декларирование данной категории товаров ОАО «Белмагистральавтотранс» также производит в электронном виде.

— Расскажите о перспективах ОАО «Белмагистральавтотранс».

Н.В.: В настоящее время планируется начать строительство еще одного складского корпуса для транспортно-логистического центра. Думаю, что к осени оно будет завершено.

Кроме того, ОАО «Белмагистральавтотранс» требуется дополнительно сверх собственных

средств порядка 2 млн долл. на строительство офисного комплекса.

Постоянно происходит обновление подвижного состава.

В этом же направлении предприятие собирается работать и в дальнейшем.

– В ОАО «Белмагистральавтотранс» так много видов экономической деятельности, что невольно возникает вопрос: достаточно ли тех 800 штатных единиц, благодаря которым они осуществляются? Как они справляются со всей существующей нагрузкой?

Н.В.: Как видите, справляются. И это при том, что 800 рабочих мест всего по республике, по объединению в целом. А в г. Минске и вовсе трудятся 300 человек, из них в головном предприятии — 224 сотрудника. Именно они выполняют огромное количество работ, о которых говорилось выше. Унитарные предприятия, расположенные с нами по одному адресу, — УП «АТЭП-11» и АТУП «Автовнештранс» — занимаются исключительно перевозками.

В отношении кадровой политики необходимо отметить, что большие денежные средства выделяются на обучение персонала. Например, если говорить об авторизованной СТО *Volvo*, то данный вид деятельности ОАО «Белмагистральавтотранс» начинало с нуля. Все автослесари прошли обучение в специализированных центрах *Volvo* городов Москвы, Киева, Вильнюса, Стокгольма. Все! Учитывая их уровень образования и квалификации, мы называем их автомеханиками. Все они работают на компьютере, который является обязательным атрибутом ремонтной зоны станции *Volvo*.

Такая кадровая политика реализуется не только на станции *Volvo*, но и на СТО полуприцепов и тахографов.

Работать в ОАО «Белмагистральавтотранс» престижно, поскольку организация дает установку по найму только квалифицированных рабочих. Одно дело — отремонтировать ГАЗик, и совсем другое — сложную технику. Это развивает человека и как работника, и как личность, дает возможность самоутвердиться. Здесь работа не только с компьютером. Одного специализированного импортного инструмента на авторизованную СТО *Volvo* закуплено на 25 тыс. евро. А еще и обычным инструментом пользуемся.

Привлекательна и зарплата. Автомеханики зарабатывают в месяц 1,5–2 млн руб.

В ОАО «Белмагистральавтотранс» работает медпункт, в котором с 8:00 до 20:00 семь дней в неделю трудятся два квалифицированных медицинских работника. В соответствии с правилами перевозок каждый водитель обязан перед выездом на линию пройти медосмотр. В связи с этим ОАО «Белмагистральавтотранс» развило еще один вид деятельности, благодаря которому предприятие получает доходы. Дело в том, что Колядичи — промышленная зона, и автопредприятий здесь много. Но у большинства из них по 10–12 автомобилей, им нецелесообразно получать лицензию Минздрава на медосвидетельствование водителей, а гораздо выгоднее заключить договор с ОАО «Белмагистральавтотранс» на оказание данной услуги.

Таким же образом оказываются услуги по страхованию и ремонту подвижного состава, по экспедированию и перевозке мелких партий грузов и т.д. Надо оказать экспедиционные услуги, загрузить порожний автомобиль — и это может наше предприятие. К примеру, средняя ставка по загрузке автомобиля составляет 5–7% от стоимости фрахта. Если фрахт составляет 3 тыс. евро, то стоимость услуги — 150–200 евро. Бизнес есть бизнес, и мы ничего не делаем бесплатно. Нам надо зарабатывать деньги на развитие производства, выплату заработной платы работникам, покрытие своих затрат.

ОАО «Белмагистральавтотранс» осуществляет полный комплекс логистических услуг и открыто для решения проблем каждого, кто к нам обратится, по любым вопросам в рамках уставной деятельности.

Беседу провела ГУЧЕК Оксана

МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОПЕРЕВОЗКИ: В ЦЕНТРЕ ПРИТЯЖЕНИЯ



В ближайшие 5 лет объем экспорта услуг, оказываемых белорусскими предприятиями, должен вырасти в 3 раза. Продажа автотранспортных услуг за рубеж — в 3,1 раза. Динамика, при которой показатели работы автотранспортной отрасли растут опережающими темпами, оправдана: транспортные услуги, в том числе по перевозке грузов, были и остаются своего рода центром притяжения для других сфер деятельности, тем первым «комком снега», вокруг которого потом вырастает увесистый «снежный ком».

В чем секрет успеха? С какими проблемами сталкиваются перевозчики? Как повлиял на них кризис на валютном рынке? Каковы перспективы развития автотранспортной отрасли?

КТО ВЕЗЕТ, НА ТОМ И ЕДУТ

Для объективной оценки ситуации нужны цифры. В Правительстве Республики Беларусь положительно оценивают результаты работы автоперевозчиков в первые три месяца текущего года — период, в котором официаль-

ная статистика приобрела законченные черты. По словам **Василия Михайловича УСТИНСКОГО**, начальника управления транспорта и связи Аппарата Совета Министров Республики Беларусь, объемы перевозок и грузооборот в стране растут большими темпами, чем ВВП, а также растут объем промышленного произ-



**Василий Михайлович
УСТИНСКИЙ,**
*начальник управления
транспорта и связи Аппа-
рата Совета Министров
Республики Беларусь*

водства и некоторые другие прогнозные показатели, важные для оценки ее социально-экономического развития.

За I квартал 2011 г. всеми видами транспорта перевезено на 18,2% грузов больше, чем год назад. Рост перевозок грузов автомобильным транспортом превысил усредненный показатель роста перевозок всеми видами транспорта вообще и, в частности, железнодорожным (116,8%). Грузооборот всех видов транспорта в I квартале 2011 г. составил 15 568,1 млн т-км, в том числе автомобильного — 3 640,5 млн т-км. Но результаты работы в апреле 2011 г. уже могут несколько отличаться.

Впрочем, перспективную оценку развития отрасли можно было бы назвать «сдержанно оптимистичной». В. Устинский полагает, что развитие отрасли не остановится, но не исключает возможности, что темпы развития могут на какой-то незначительный промежуток времени снизиться. Обусловлено это, в первую очередь, затруднениями отечественных производителей в закупке сырья и комплектующих у поставщиков за валюту и, как следствие, возможным снижением объемов перевозок. Однако специфика работы международных перевозчиков такова, что потребителями их услуг могут быть и иностранные компании.

Большие надежды возлагаются на работу автотранспортной отрасли в целом и международных автоперевозчиков, в частности, в рамках таможенного союза. Здесь уже заметны существенные подвижки. Чего только стоит отказ от контроля на белорусско-российской границе! Интеграционные процессы дают импульс развитию многих других сфер.

А вот для того, чтобы найти выход из сложившейся экономической ситуации, у автоперевозчиков, по мнению чиновников, есть как внутренние резервы, так и необходимая госу-

дарственная поддержка. Так, после одобрения Главой государства изменений в Указ Президента Республики Беларусь от 08.04.2004 № 171 «О некоторых мерах по улучшению условий реализации транспортных средств отечественного производства» несколько проще станет решать вопрос приобретения автотранспортных средств. В соответствии с этими изменениями упрощается схема расчета ставки по кредиту, потребуется меньше согласований. Понятно, что это коснется лишь приобретения автомобильной техники отечественного производства.

Что касается автомобилей иностранного производства, то у международных перевозчиков, заключающих договорные отношения на приобретение автотехники, значительных проблем даже сегодня, когда на валютном рынке временно царит неразбериха, возникнуть не должно. Выручку за свои услуги они получают в валюте, и значит, остаются платежеспособными. По данным платежного баланса Республики Беларусь, за прошлый год поступление иностранной валюты по экспорту услуг автомобильного транспорта составило почти 700 млн долл. (137,8% к уровню 2009 г.), в том числе грузового — 617,3 млн долл. (139,5% к уровню 2009 г.).

ПРОГРАММЫ И ПРОБЛЕМЫ

Развитию отрасли в немалой степени будет содействовать реализация многочисленных государственных программ. Разработаны системные меры по развитию транзитного потенциала Беларуси на 2011–2015 годы, логистической системы страны и ее экспортного потенциала на тот же период, строительства автодорог и т.д.

Все программы тесно взаимосвязаны друг с другом. Так, стратегия развития транзитного потенциала на ближайшие 5 лет, предусматривающая совершенствование законодательства, реконструкцию и модернизацию транзитной инфраструктуры, развитие международного сотрудничества в области транзита, расширение коммуникационных и финансовых коридоров, не может быть реализована без строительства

новых и модернизации существующих республиканских автодорог, повышения качества услуг на объектах придорожного сервиса.

Главная, общая, задача, по мнению руководителя транспортного управления Аппарата Совмина, заключается в том, чтобы соответствовать современным требованиям в вопросах перевозок. Сюда, по его словам, следует отнести и соответствие экологическим стандартам, и повышающиеся требования к созданию условий труда для водителей, и необходимость повышения качества дорожного покрытия автомагистралей, и готовность оказать услуги по перевозке грузов на уровне, способном конкурировать с уровнем сервиса иностранных перевозчиков... В основе этой работы лежит не административный ресурс, а инициатива и инвестиции, в том числе государства, способного систематизировать работу во всех названных направлениях, и отдельных организаций перевозчиков.

Существуют в сфере и свои проблемы, характерные как для отдельных организаций, так и общие для всех. Любой транспортный оператор, например, сталкивался с проблемой дефицита высококвалифицированных водителей. Ведь именно водителям приходится напрямую отвечать на вызовы всех тех требований и трудностей, которые обусловлены современными реалиями международных перевозок. Динамика, с которой им порой приходится перестраиваться в своей работе, чтобы соответствовать возрастающим профессиональным требованиям, может служить основанием для выделения их в отдельную группу, своего рода профессиональную касту.

Эта проблема затрудняет развитие автотранспортной отрасли и, в частности, международных перевозчиков в регионах, где нехватка подготовленных, обладающих необходимым опытом водителей, ощущается особенно остро. Впрочем, и из этой ситуации есть выход. Показательными могут быть примеры отдельных организаций, которые, работая в регионах, создают полноценную инфраструктуру для работы и жизни своих работников, строят коттеджные поселки, развивают социальную сферу.

В. Устинский поддержал перевозчиков в их недовольстве многочисленными нормами и

нормативами расходов, история отдельных из которых тянется еще с советских времен. Многие из них вполне могут носить не обязательный, а рекомендательный характер. Сложилась парадоксальная ситуация, когда в Правительстве понимают то, что в Минтрансе пока признавать отказываются: собственник изыщет возможности для оптимального расхода и скрупулезного учета всего, что предприятие расходует. Предприниматели, организовавшие бизнес, вправе самостоятельно решать, каким образом распоряжаться ресурсами, приобретенными на собственные средства. Такие вопросы должны регулироваться в процессе хозяйственной деятельности. И в этом смысле государственное предприятие практически ничем не отличается от частного. Важно, кто и как руководит предприятием. Хотя попытки преодолеть инертность в работе есть.

Так, Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь поручило БелНИИТ «Транстехника» разработать предложения по совершенствованию экономической деятельности транспортных организаций по снижению затрат и повышению эффективности их работы.

За счет чего можно снизить затраты и повысить эффективность автотранспортных организаций? Прежде всего, предстоит проверить эффективность использования трудовых ресурсов, выявить лишнюю численность работников на предприятиях. Количество ремонтников, водителей и прочего персонала на один автомобиль в разных автопарках страны отличается порой в разы. Полезно проанализировать подходы к решению вопроса на предприятиях различных форм собственности. Поиск путей снижения затрат таким образом поможет повышению эффективности работы автотранспортных организаций.

По результатам анализа будут подготовлены специальные рекомендации, которые наиболее успешно станут применяться на предприятиях, где руководитель заинтересован в существенном сокращении затрат. Вот пример двух автобусных парков — Пинского и Брестского. Казалось бы, и населения в г. Бресте больше, и целый ряд других предпосылок для эффективной работы есть в приграничном областном

центре, но Пинский автобусный парк работает более эффективно и... прибыльно! С прибылью работает одно из предприятий, которые, как мы привыкли, пользуются государственными дотациями. За счет чего? За счет грамотного подхода руководителя к организации международных перевозок, более продуманного сотрудничества с местной властью, других факторов.

Но, конечно, многое зависит и от условий, в которых работают предприятия. Это уже не личностный уровень, а, скорее, законодательный. На уровне законодательных актов в части, касающейся не только работы автотранспортных предприятий, но и создания общеэкономических условий для более эффективной работы предприятий реального сектора, в ближайшее время ожидаются серьезные перемены, связанные, в первую очередь, с реализацией положений Директивы Президента Республики Беларусь от 31.12.2010 № 4. Будет снижено административное давление на субъекты хозяйствования, у руководителей появятся новые

экономические рычаги. С 2012 года, как ожидается, будет снижен налог на прибыль.

Кроме того, например, программа «Дороги Беларуси» предусматривает модернизацию дорог, связывающих г. Минск с областными центрами, а также улучшение их транспортно-эксплуатационных характеристик, в том числе изменение их несущей способности. Сейчас активное дорожное строительство ведется под г. Могилевом, оно будет завершено в следующем году. Улучшатся дороги, ведущие к г. Гродно и г. Гомелю, участок дороги в Витебском направлении, будут построены обходы отдельных городов...

Но здесь мы снова возвращаемся к тому, о чем говорили: новыми возможностями первыми воспользуется... кто? Руководители, которые «болеют» за свое предприятие и результаты его работы, динамичные и подвижные в поиске новых, более эффективных, методов работы при любых экономических условиях. Настоящие руководители автотранспортных организаций...

СКИМН Вячеслав Вячеславович,
журналист

«Бандитской распродажи страны не будет!»

Российский бизнес заинтересован участвовать в приватизации белорусских предприятий в соответствии с международными нормами. Об этом заявил посол России в Беларуси Александр Суриков 31 мая журналистам в Минске.

А. Суриков напомнил, что в настоящее время идут переговоры не только о передаче российской стороне белорусской доли в «Белтрансгазе», но и о создании холдинга КАМАЗа и МАЗа. Дипломат уверен, что «необходимо создавать транснациональную компанию, чтобы утвердиться на рынке таможенного союза». Посол считает, что необходима международная оценка МАЗа, и надеется, что она будет проведена до конца года.

Каким образом будет происходить объединение двух компаний — путем обмена активами или частичного выкупа — является предметом переговоров, добавил А. Суриков.

В то же время на совещании 27 мая 2011 г. А. Лукашенко резко высказался относительно домыслов о якобы имеющихся в Беларуси планах массовой распродажи государственной собственности.

«В ажиотажном котле СМИ и некоторые политики из-за границы начали кричать и тоже выстроились в очередь: завтра Лукашенко начинает продавать активы наиболее ликвидных предприятий. И даже суммы начали называть — 7,5 млрд долл.», — сказал Президент, добавил: «Я даже один актив за такую цену не продам».

«Желательно, чтобы в этой очереди, тот, кто стоит первым, крикнул последнему: расходитесь, продажи не будет, — тем более за бесценок», — сказал он.

Лукашенко заявил, что «бандитской распродажи страны не будет». «Ничего — ни «Белкалий», ни БелАЗ, ни МАЗ, ни БМЗ — никто ничего не купит», — подчеркнул Глава государства.

В свою очередь, вице-премьер — министр финансов России Алексей Кудрин в тот же день отметил, что проведение приватизации является одним из условий получения кредита Беларуси из фонда ЕврАзЭС, который составляет 3 млрд долл. в течение трех лет. По его словам, приватизация является важнейшим источником получения валюты, которая нужна для поддержания платежного баланса государства и для решения белорусских валютных проблем.

ПАССАЖИРСКИЕ ПОЕЗДА ПЕРЕМЕННОЙ ДЛИНЫ



УНИВЕРСАЛЬНЫЙ КОМПОЗИЦИОННЫЙ МОДУЛЬ

Научные исследования подтверждают целесообразность формирования пассажирских составов переменной длины на основе применения универсальных композиционных модулей. Состав пассажирского поезда в этом случае будет содержать постоянную часть, так называемое «ядро», и переменную, включающую один или несколько универсальных модулей.

Схема состава пассажирского поезда будет иметь вид, представленный на рисунке 1.



Условные обозначения:
Я — «ядро» состава; М — универсальный модуль.

Рисунок 1. Схема формирования пассажирских составов с применением универсального композиционного модуля

Постоянная часть состава определяется исходя из минимальной потребности в вагонах различных категорий. В составе анализируемого поезда в постоянном обращении находится четыре общих вагона. Минимальный коэффициент использования их вместимости составляет около 25%. Поэтому в состав «ядра» необходимо включить один общий вагон. По такому же принципу определено, что в «ядро» следует ввести два плацкартных и один купейный вагон. Продажа билетов вначале производится в вагоны, включенные в состав «ядра». При их полном заполнении система «Экспресс-2» предоставляет возможность продавать билеты в вагоны первого модуля. При его заполнении организуется продажа билетов в вагоны следующего модуля и т.д. Продажа прекращается в случае, если будут использованы все вагоны состава, то есть будут заполнены все 12 вагонов, а также в случае отсутствия спроса

на совершение поездки. Таким образом, состав пассажирского поезда, отправляемого в конкретные сутки, будет обязательно содержать четыре вагона «ядра» и при необходимости дополнительные модули. Информация о количестве включаемых в состав вагонов за 1,0–1,5 ч передается маневровому диспетчеру станции, который организует его перестановку к посадочной платформе.

Структура универсального композиционно-модуля должна быть такой, чтобы были удовлетворены все потребности в качестве предоставляемых транспортных услуг, то есть модуль в общем случае должен содержать по одному общему (О), плацкартному (П) и купейному (К) вагону — ОПК. Однако могут быть рассмотрены и оценены и другие варианты универсальных композиционных модулей: О, ОП, ОК, ПК, П, К. При их оценке необходимо определить количество пассажиров, спрос которых на требуемое качество транспортных услуг был не удовлетворен. Так, например, для модуля ОП спрос пассажиров, желавших ехать в купейном вагоне, не будет удовлетворен. Они вынуждены будут воспользоваться плацкартным вагоном. При применении модуля ПК окажется необеспеченным спрос на общие места.

Таким образом, оценка каждой структуры универсального композиционного модуля должна осуществляться по степени использования вместимости состава и степени удовлетворения спроса на качество предоставляемых транспортных услуг. Коэффициент удовлетворения спроса на качество услуг определяется по формуле:

$$K_c = \Sigma Y / \Sigma П, \quad (1)$$

где ΣY — количество пассажиров, спрос которых на требуемое качество обслуживания был удовлетворен;

$\Sigma П$ — суммарное количество пассажиров, нуждающихся в предоставлении соответствующих транспортных услуг.

Коэффициент использования вместимости вагонов различных категорий определяется по формуле:

$$K_g = \Sigma П_i / \Sigma M_i, \quad (2)$$

где $\Sigma П_i$ — количество пассажиров, совершивших поездку в вагоне i -й категории;

ΣM_i — количество мест в вагоне i -й категории.

Анализ результатов, полученных на основе фактической информации о продаже мест в вагоны различных категорий, показывает, что обеспечить одновременно высокие значения указанных коэффициентов, как правило, не удается. Поэтому принимать решение о рациональной структуре состава пассажирского поезда необходимо на основе компромисса, ориентируясь все-таки на некоторое улучшение степени использования вместимости состава. Так, по данным исследований, фактический коэффициент использования вместимости в среднем за отчетный месяц составляет: для нечетного поезда — 0,65, для четного поезда — 0,62.

Анализ данных, полученных на основе расчетов, показывает, что практически любая структура состава, формируемая с применением универсального композиционного модуля, обеспечивает прирост коэффициента использования вместимости на 0,15–0,30. В данной ситуации окончательное решение о структуре состава пассажирского поезда можно принимать, ориентируясь на коэффициент удовлетворения спроса на требуемое качество транспортного обслуживания. Таким образом, для состава поезда, обращающегося на некотором направлении Белорусской железной дороги, рекомендуется структура «ядра», состоящего из одного купейного, двух плацкартных и одного общего вагона — ОППК. В качестве универсального композиционного модуля для формирования состава пассажирского поезда целесообразно принять группу вагонов, состоящую из купейного, плацкартного и общего вагонов. При этом коэффициент использования вместимости для нечетных и четных поездов будет составлять 0,83 и 0,87 соответственно, то есть увеличится примерно на 18–25%. Коэффициент удовлетворения спроса на требуемое качество транспортных

услуг для данного варианта структуры состава пассажирского поезда составит приемлемую величину, равную 0,94. Предлагаемый способ формирования составов пассажирских поездов не требует капитальных и эксплуатационных затрат и может реализовываться без дополнительной маневровой работы.

РАСЧЕТ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА

Экономический эффект от применения составов пассажирских поездов переменной длины (на основе универсального композиционного модуля) складывается из уменьшения расходов по составляющим:

1. Расход топлива на передвижение поездов.
2. Износ подвижного состава и пути (расходы на ремонт и техническое обслуживание).
3. Зарплата проводников.

Для расчета экономического эффекта необходимо найти разность между расходами по вышеперечисленным составляющим при использовании состава постоянной длины (12 вагонов) и при использовании состава переменной длины. Расчеты экономического эффекта выполнены для железнодорожного направления протяженностью 560 км, расположенного на Белорусской железной дороге, на котором обращается одна пара местных пассажирских поездов. В основу расчетов положены объемы перевозок пассажиров за август, так как по сравнению с другими месяцами года он является наиболее напряженным по пассажирским перевозкам. Экономический эффект от использования составов переменной длины за данный месяц будет наименьшим по сравнению с другими месяцами года. Минимальный ожидаемый годовой эффект можно определить, помножив экономию за август на 12 (число месяцев в году).

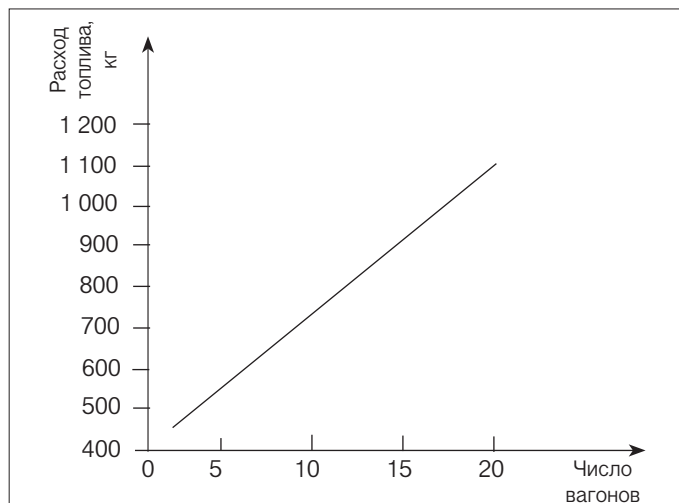


Рисунок 2. Расход топлива на передвижение нечетного поезда (без учета стоянок) в зависимости от числа вагонов в составе

РАСХОД ТОПЛИВА

Для определения расхода топлива на передвижение поезда с различным количеством вагонов выполнены тяговые расчеты. Результаты данных расчетов приведены на рисунках 2–5.

Как видно из графиков, расход топлива пропорционален количеству вагонов в составе. Полученные результаты подтверждаются как данными из маршрутных листов машинистов о нормативном и фактическом расходе топлива,

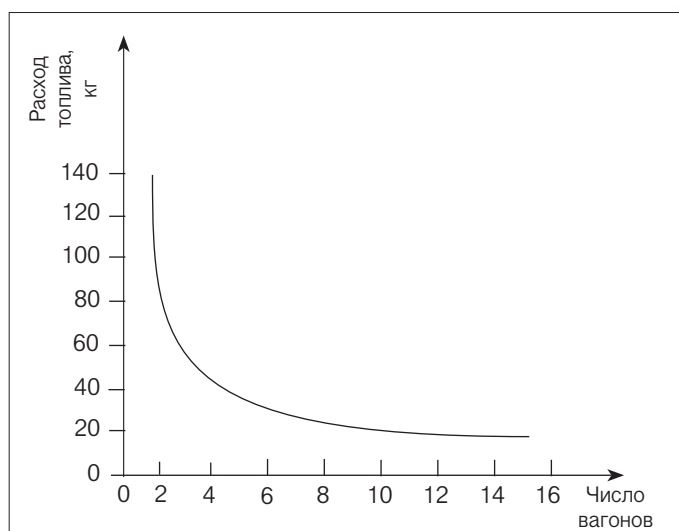


Рисунок 3. Удельный расход топлива на 10 000 т-км брутто на передвижение нечетного поезда (без учета стоянок) в зависимости от числа вагонов в составе

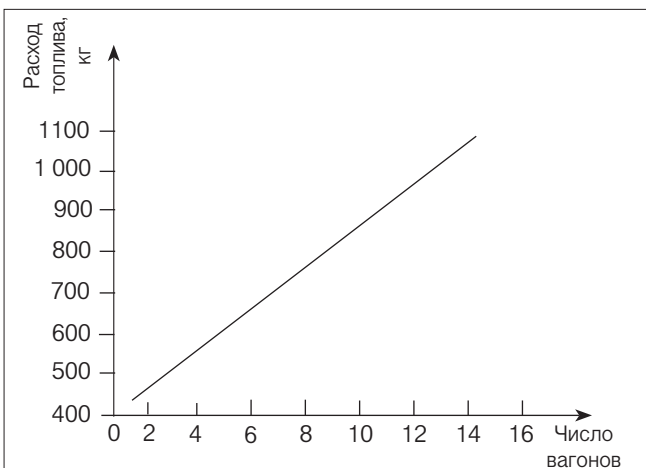


Рисунок 4. Расход топлива на передвижение четного поезда (без учета стоянок) в зависимости от числа вагонов в составе

так и теоретическими обоснованиями на основе Правил тяговых расчетов для поездной работы* (далее — Правила тяговых расчетов).

В соответствии с Правилами тяговых расчетов топливо расходуется на преодоление основного сопротивления движению поезда, которое, в свою очередь, складывается из сопротивления движению локомотива и сопротивления движению вагонов, и сопротивления движению от уклонов и кривых участков пути.

Поскольку в данном расчете локомотив и профиль пути остаются неизменными, то рас-

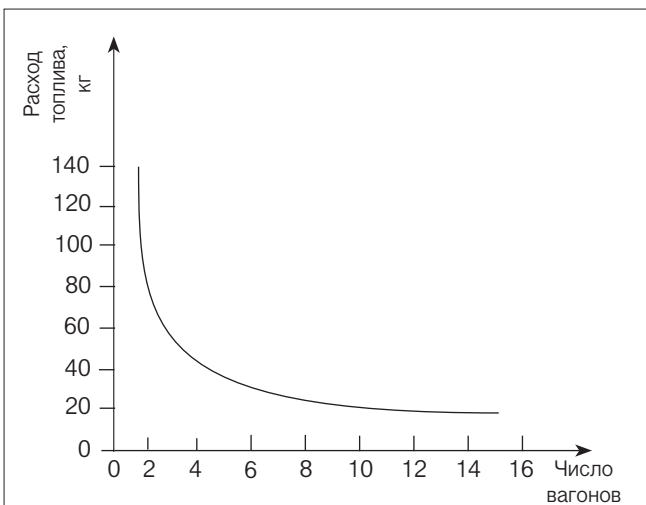


Рисунок 5. Удельный расход топлива на 10 000 т-км брутто на передвижение четного поезда (без учета стоянок) в зависимости от числа вагонов в составе

ход топлива на эти составляющие — постоянная величина, а изменяется только расход топлива на преодоление сопротивления движению вагонов.

Основное удельное сопротивление движению пассажирских вагонов определяется по формуле:

$$w_0'' = 0,7 + \frac{8 + 0,16v + 0,0023v^2}{q_0}, \quad (3)$$

где v — скорость движения поезда, км/ч;

q_0 — масса, приходящаяся на ось колесной пары, т.

Поскольку расписание движения поезда (перегонные времена хода) задано, то в большой степени задана и линия скорости движения поезда — она примерно совпадает для поездов с различным числом вагонов. Масса, приходящаяся на ось колесной пары, также фактически является постоянной, поскольку пассажирские вагоны имеют одинаковую массу и одинаковое число осей.

Поэтому в данном случае величина основного удельного сопротивления движению пассажирских вагонов не зависит от количества вагонов в составе.

Основное сопротивление движению пассажирских вагонов, от которого в данном случае зависит расход топлива, находится как произведение массы пассажирских вагонов и основного удельного сопротивления движению пассажирских вагонов. Следовательно, расход топлива в данных условиях будет изменяться только в зависимости от массы вагонов или их количества в составе поезда. А расход топлива примерно пропорционален количеству вагонов в составе.

За один оборот поезда из 12 вагонов расход топлива составит: $965 + 918 = 1\,883$ кг. Расход топлива за август (31 оборот) на передвижение поезда из 12 вагонов составит: $1\,883 \times 31 = 58\,373$ кг.

Расход топлива при использовании составов переменной длины **без перестоя** отдельных модулей на конечной станции

* Правила тяговых расчетов для поездной работы. — М.: Транспорт, 1985. — 287 с.

направления составляет 53 250 кг. Следовательно, в этом случае экономия в сравнении с имеющим место использованием состава постоянной длины (12 вагонов) за месяц составит: $58\,373 - 53\,250 = 5\,123$ кг.

При стоимости дизельного топлива 2,73 млн руб. за 1 т сокращение расходов на топливо при использовании составов переменной длины без перестоя вагонов на конечной станции направления за месяц составит: $5\,123 \times 2,73 / 1\,000 = 13,9$ млн руб.

Расход топлива при использовании составов переменной длины **при перестое** отдельных модулей на конечной станции направления составляет 51 585 кг. Следовательно, в этом случае экономия в сравнении с имеющим место использованием состава постоянной длины (12 вагонов) за месяц составит: $58\,373 - 51\,585 = 6\,788$ кг, а за август экономия в стоимостном выражении — $6\,788 \times 2,73 / 1\,000 = 18,5$ млн руб.

ИЗНОСЫ И РЕМОНТЫ

Деповские ремонты вагонов осуществляются в зависимости от пробега, а капитальные — от срока службы вагона. Но фактические затраты на каждый вид планового ремонта для конкретного вагона зависят от степени его износа за период от предыдущего ремонта.

Расходы по текущему содержанию и всем видам ремонтов локомотивов, включая капитальный, относятся на локомотиво-километры. Однако износ локомотива зависит не только от его пробега, но и от количества вагонов (их массы), с которым был совершен этот пробег. Износ пути зависит от количества и массы проехавшего по нему подвижного состава.

Разумеется, что в рассматриваемом случае уменьшение количества вагонов в составе ведет к уменьшению износа вагонов, локомотива и пути, а следовательно, к уменьшению затрат на их ремонты, техническое обслуживание и замену.

Точно подсчитать данную составляющую экономического эффекта на сегодняшний день не представляется возможным, однако существование ее очевидно, и в стоимостном выражении она составляет значительную сумму.

В ходе исследований выявлено, что при использовании тепловозной тяги в пассажирском движении расходы, связанные с ремонтом вагонов, локомотивов и пути в стоимостном выражении, соотносятся с расходами на топливо для передвижения поезда примерно как 3:1.

Экономия за счет уменьшения износа вагонов, локомотивов и пути при использовании составов переменной длины без перестоя вагонов на конечной станции направления за месяц составит: $13,9 \times 3 = 41,7$ млн руб.

При использовании варианта с перестоем вагонов на конечной станции направления экономия за счет уменьшения износа вагонов, локомотивов и пути за месяц составит: $18,5 \times 3 = 55,5$ млн руб.

ЗАРПЛАТА ПРОВОДНИКОВ

Заработная плата проводников складывается из:

- повременной оплаты за рейс, охраны вагонов после рейса и охраны вагонов, не идущих в рейс;
- доплат за:
 - работу в ночное время;
 - 1 класс (высококвалифицированным проводникам);
 - выслугу лет;
 - разъездной характер работы;
- премий.

Время на рейс согласно расписанию для нечетного поезда составляет 10 ч 31 мин, а четного — 10 ч 56 мин. Кроме того, ко времени на рейс добавляется время на операции перед рейсом, после рейса и на охрану.

Время на рейс с учетом добавок на подготовительно-заключительные операции при норме 3 проводника на 2 вагона составляет 25,4 ч, а при норме 2 проводника на 1 вагон — 21,1 ч.

Трудозатраты за рейс составляют:

$$Z_p = n_3 t_{p3} + n_2 t_{p2}, \quad (4)$$

где n_3, n_2 — количество проводников в рейсе, работающих по нормам 3 проводника на 2 вагона и 2 проводника на 1 вагон соответственно, чел.;

t_{p3}, t_{p2} — время рейса с добавками на операции перед рейсом и после него для норм 3 проводника на 2 вагона и 2 проводника на 1 вагон соответственно, ч.

По окончании рейса в течение 6 ч после прибытия вагоны охраняются проводниками. Ими же охраняются вагоны, не идущие в рейс. Охрана вагонов производится из расчета 1 проводник на 2 вагона (пол проводника на вагон).

Поскольку для расчета экономического эффекта имеет значение только разность в оплате проводников при различных вариантах формирования состава, то оплату за охрану вагонов после рейса в расчете можно не учитывать, так как после рейса охраняются все вагоны, как включенные, так и не включенные в состав.

Необходимо лишь учесть оплату проводников за охрану вагонов, не включенных в состав.

Трудозатраты за время рейса на охрану вагонов, не включенных в состав, определяются следующим образом:

$$Z_{\text{опр}} = t_{\text{опр}} n_{\text{во}} n_{\text{по}}, \quad (5)$$

где $t_{\text{опр}}$ — продолжительность охраны вагонов, не идущих в рейс, приходящейся на время рейса, ч;

$n_{\text{во}}$ — количество охраняемых вагонов;

$n_{\text{по}}$ — количество проводников, охраняющих один вагон, чел. ($n_{\text{по}} = 0,5$).

Поезд находится в рейсе (в пути и на стоянке на конечной станции направления) 33 ч 37 мин. Следовательно, $t_{\text{опр}} = 33,6$ ч.

Повременная оплата за рейс и охрану вагонов, не включенных в состав, рассчитывается по формуле:

$$\Pi_{\text{ро}} = \frac{Z_p + Z_{\text{опр}}}{t_{\text{мес}}} \times T_c, \quad (6)$$

где $t_{\text{мес}}$ — среднемесячная норма рабочего времени проводника, ч;

T_c — тарифная ставка проводника, руб.

За работу в ночное время (с 22:00 до 6:00) проводники получают доплату в размере 40% от тарифной ставки.

При норме 2 проводника на 1 вагон ночное время определяется из расчета 8 ч на одного проводника за рейс (две ночи). При норме 3 проводника на 2 вагона ночное время определяется из расчета 10,7 ч на одного проводника за рейс (две ночи).

Трудозатраты за работу в ночное время определяются по формуле, аналогичной формуле (4):

$$Z_{\text{ноч}} = n_3 t_{\text{н3}} + n_2 t_{\text{н2}}, \quad (7)$$

где $t_{\text{н3}}, t_{\text{н2}}$ — норма ночного времени на проводника за рейс для норм 3 проводника на 2 вагона и 2 проводника на 1 вагон соответственно, $t_{\text{н3}} = 10,7$ ч и $t_{\text{н2}} = 8$ ч.

Доплата за работу в ночное время рассчитывается по формуле:

$$\Pi_{\text{ноч}} = Z_{\text{ноч}} \times 0,4 \times \frac{T_c}{t_{\text{мес}}}, \quad (8)$$

где 0,4 — коэффициент доплаты за работу в ночное время (40%).

Проводники 1 класса получают доплату в размере 15% от тарифной ставки за фактически отработанное время (за рейс и охрану вагонов), но не более месячной нормы работы.

Сумма доплаты проводникам за 1 класс рассчитывается следующим образом:

$$\Pi_{1\text{к}} = \Pi_{\text{ро}} \times \alpha_{1\text{к}} \times 0,15, \quad (9)$$

где $\alpha_{1\text{к}}$ — доля проводников 1 класса в бригаде проводников, идущих в рейс, $\alpha_{1\text{к}} = 0,1$;

0,15 — коэффициент доплаты за 1 класс (15%).

Проводники получают доплаты за выслугу лет в различном размере в зависимости от стажа работы. В среднем для бригады проводников сумма доплаты за выслугу лет составляет 10% от тарифной ставки за фактически отработанное время (за рейс и охрану вагонов). Тогда сумма доплаты проводникам за выслугу лет составит:

$$\Pi_{\text{вл}} = \Pi_{\text{ро}} \times 0,1. \quad (10)$$

Всем проводникам начисляется премия в размере 30%. Тогда ее размер определяется по формуле:

$$П_n = (П_{ро} + П_{ноч} + П_{1к}) \times 0,3. \quad (11)$$

Проводники получают надбавку за разъездной характер работы в размере 40% от нормы суточных.

Сумму надбавки за разъездной характер работы за 1 ч можно определить по формуле:

$$P = C \times \frac{0,4}{24 \text{ ч}} \text{ руб.} \quad (12)$$

где C — размер возмещения суточных расходов при командировках в пределах Республики Беларусь;

0,4 — коэффициент надбавки за разъездной характер работы, установленный в размере 40% согласно постановлению Совета Министров Республики Беларусь от 26.05.2000 № 763;

24 ч — количество часов в сутках.

Сумма надбавки за разъездной характер работы на бригаду проводников за поездку рассчитывается по формуле:

$$П_p = n_{пр} \times t_p \times P, \quad (13)$$

где $n_{пр}$ — количество проводников, идущих в рейс, чел.;

t_p — время нахождения поезда в пути, ч.

Сумма заработной платы проводников определяется как сумма всех выплат:

$$П = П_{ро} + П_{ноч} + П_{1к} + П_v + П_n + П_p. \quad (14)$$

Заработная плата проводников на одну поездку поездом из 12 вагонов составляет 3,9 млн руб. (без учета расходов на охрану вагонов после рейса). Суммарная заработная плата проводников за месяц (31 поездка) поездом из 12 вагонов составляет: $3,9 \times 31 = 120,9$ млн руб.

Заработная плата проводников при использовании составов переменной длины без перестоя отдельных модулей за месяц составляет

115,8 млн руб. Следовательно, при использовании составов переменной длины без перестоя вагонов экономия в сравнении с имеющим место использованием состава постоянной длины (12 вагонов) за месяц составляет $120,9 - 115,8 = 5,1$ млн руб.

Для удобства расчета расходов по заработной плате проводников при использовании составов переменной длины с перестоем отдельных модулей можно воспользоваться следующим приемом.

Все вагоны и все проводники, прибывшие в конечный пункт, рано или поздно обязательно возвращаются в начальный пункт. Поэтому при расчете расходов по заработной плате проводников будем условно считать, что вагоны не остаются на перестой в конечном пункте, чтобы вернуться в начальный другим рейсом, а возвращаются тем же рейсом, которым они прибыли в конечный пункт, то есть число вагонов в составе не меняется в течение рейса.

Расходы же по оплате проводников, связанные непосредственно с перестоем вагонов, рассчитаем отдельно и прибавим их к сумме расходов, полученных условно без учета перестоев. Проводники, которые обслуживают переставляющие вагоны в конечном пункте, получают оплату за охрану вагонов и доплату за разъездной характер работы. Соответственно, увеличивается и сумма доплат, начисляемых в зависимости от оплаты за охрану: за 1 класс и за выслугу лет, а также премия.

Суммарные расходы по заработной плате проводников при использовании составов переменной длины с перестоем вагонов за месяц составляют 114,7 млн руб.

СУММАРНЫЕ РАСХОДЫ

При использовании составов переменной длины с перестоем вагонов экономия в сравнении с имеющим место использованием состава постоянной длины (12 вагонов) за месяц составляет: $120,9 - 114,7 = 6,2$ млн руб.

Расчет суммарного экономического эффекта за месяц приведен в таблице.

Таблица

**Расчет суммарного экономического эффекта от использования составов
переменной длины за месяц**

Вид расходов	Расходы на состав постоянной длины, млн руб.	Экономия			
		без перестоя		с перестоем	
		млн руб.	%	млн руб.	%
Топливо на передвижение	159,4	13,9	8,7	18,5	11,6
Износ подвижного состава и пути	478,2	41,7	8,7	55,5	11,6
Заработная плата проводников	120,9	5,1	4,2	6,2	5,1
Итого	758,5	60,7	8,0	80,2	10,6

По варианту без перестоя вагонов экономия составляет 60,7 млн руб. Тогда ожидаемый годовой эффект составит: $60,7 \times 12 = 728,4$ млн руб.

Произошло общее снижение расходов по топливу (на передвижение), износу подвижного состава, пути и заработной плате проводников на 8%.

По варианту с перестоем вагонов на конечной станции экономия составляет 80,2 млн руб.

Ожидаемый годовой эффект составит: $80,2 \times 12 = 962,4$ млн руб.

Произошло общее снижение расходов по топливу на передвижение, износу подвижного состава и пути, заработной плате проводников на 10,6%.

Таким образом, годовой экономический эффект от применения составов переменной длины может составить для направления, на котором обращается одна пара местного пассажирского поезда, 758,5 млн руб.

ЗЕНЬЧУК Николай Федорович,

кандидат технических наук, доцент БелГУТ

ЧИЖОНОК Василий Денисович,

кандидат технических наук, доцент БНТУ

...плюс электрификация путей

В рамках Государственной программы развития железнодорожного транспорта на 2011–2015 годы Белорусская железная дорога (БЖД) приступила к реализации масштабного инвестиционного проекта — электрификации участков Гомель — Жлобин — Осиповичи и Жлобин — Калинковичи.

Проект осуществляется за счет кредитных средств Экспортно-импортного банка Китая и собственных средств БЖД.

В ходе реализации первого этапа данного проекта в настоящее время проводится установка опор и закладка фундамента для контактной сети на участке Жлобин — Осиповичи. Специалистам предстоит электрифицировать 107 км пути. Вторым этапом станет электрификация участков Гомель — Жлобин (86 км) и Жлобин — Калинковичи (101 км). Генеральный подрядчик проекта — корпорация CJEC (КНР) выбран не случайно. На сегодняшний день КНР — признанный мировой лидер в развитии скоростного движения и электрификации железнодорожных путей. Субподрядчиком выступает УП «Белтрансавтоматика» БЖД.

Электрификация участков Осиповичи — Жлобин — Гомель и Жлобин — Калинковичи и последующий перевод на электропуть движения грузовых и пассажирских поездов позволит на 26% снизить себестоимость перевозок и на 15% сократить потребление топливно-энергетических ресурсов. Будет существенно улучшена экологическая обстановка на прилегающих территориях. Кроме того, на 24% увеличится техническая и маршрутная скорости движения поездов, на 54% возрастет производительность грузовых локомотивов.

В настоящее время протяженность магистральных линий БЖД составляет 5,5 тыс. км, из них электрифицированы 0,9 тыс. км (16%). На электрифицированных участках выполняется 25% грузооборота и 30% пассажирооборота.

По информации пресс-центра БЖД

ТАМОЖЕННЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ: ВОЗМОЖНОСТИ В РАМКАХ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА



Таможенный кодекс таможенного союза (далее — ТК ТС), вступивший в силу для Республики Беларусь 6 июля 2010 г., а также таможенное законодательство таможенного союза, принятое в его развитие, существенно изменили условия работы для таможенных перевозчиков, однако с учетом тех преимуществ, которые дает заинтересованному лицу такой статус, интерес к нему не исчез.

ПРЕИМУЩЕСТВА ТАМОЖЕННОГО ПЕРЕВОЗЧИКА СОХРАНЕНЫ

ТК ТС: при таможенном транзите таможенные органы **не требуют предоставления обеспечения** уплаты таможенных пошлин, налогов, если в качестве декларанта выступает **таможенный перевозчик**.

Такая же норма предусмотрена и Таможенным кодексом Республики Беларусь (далее — ТК): таможенный перевозчик осуществляет перевозку товаров в соответствии с таможенной

процедурой таможенного транзита без предоставления обеспечения исполнения налогового обязательства по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов в отношении иностранных товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ТК предусматривал, что **таможенный перевозчик** — это **юридическое лицо** — резидент Ре-

спублики Беларусь, отвечающее требованиям, установленным ТК, которому Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь выдана лицензия на осуществление деятельности в области таможенного дела в качестве таможенного перевозчика.

Лицензионные требования и условия, порядок выдачи лицензии заинтересованным лицам ранее были установлены ТК, Положением о лицензировании отдельных видов деятельности, утвержденным Декретом Президента Республики Беларусь от 14.07.2003 № 17 (далее — Положение № 17), Положением о лицензировании деятельности в области таможенного дела, утвержденным постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 20.10.2003 № 1355 (далее — Положение № 1355).

Согласно ТК **таможенным перевозчиком** может быть также только **юридическое лицо**, отвечающее установленным ТК ТС условиям. При этом заинтересованное лицо признается таможенным перевозчиком после включения в реестр таможенных перевозчиков, а не становится им после выдачи соответствующей лицензии.

Таможенный перевозчик в соответствии с ТК ТС осуществляет перевозку товаров, находящихся под таможенным контролем, по таможенной территории таможенного союза согласно таможенному законодательству таможенного союза.

ТК ТС определяет, что таможенные органы в порядке, установленном законодательством государств — членов таможенного союза, ведут реестры лиц, признанных таможенными перевозчиками, и обеспечивают их периодическую публикацию не реже одного раза в квартал, в том числе с использованием информационных технологий. В Республике Беларусь такая публикация осуществляется на официальном сайте Государственного таможенного комитета Республики Беларусь по адресу: <http://www.gtk.gov.by>.

Комиссия таможенного союза на основании реестров, которые ведутся таможенными органами, формирует общий реестр таможенных перевозчиков и обеспечивает его публикацию не реже одного раза в квартал на официальном интернет-сайте Комиссии таможенного союза (<http://www.tsouz.ru>).

Форма общего реестра таможенных перевозчиков и порядок его ведения определены решением Комиссии таможенного союза от 20.05.2011 № 261.

Статус таможенных перевозчиков подтверждается документом по форме, определенной решением Комиссии таможенного союза. При этом такой документ выдается таможенным органом государства — члена таможенного союза, включившим юридическое лицо в реестр таможенных перевозчиков. В Республике Беларусь таким органом является Государственный таможенный комитет Республики Беларусь.

УСЛОВИЯ ПОЛУЧЕНИЯ СТАТУСА ТАМОЖЕННОГО ПЕРЕВОЗЧИКА СКОРРЕКТИРОВАНЫ

Вопросом, наиболее интересующим транспортные организации, которые осуществляют либо хотят осуществлять деятельность в качестве таможенных перевозчиков, является вопрос различия условий для получения такого статуса в ТК и ТК ТС.

Рассмотрим подробнее различия в условиях получения статуса таможенного перевозчика в сравнении действующего таможенного законодательства Республики Беларусь и ТК ТС. Таковыми условиями в соответствии с ТК ТС являются:

Осуществление лицом деятельности по перевозке грузов в течение не менее двух лет на день обращения в таможенный орган (ст. 19 ТК ТС).

Аналогичное условие существовало в п. 4.1 ст. 115 ТК.

Наличие разрешительного документа на осуществление деятельности по перевозке грузов, если такой вид деятельности требует наличия указанного документа в соответствии с законодательством государств — членов таможенного союза (ст. 19 ТК ТС).

Аналогично п. 4.2 ст. 115 ТК соискателю лицензии на осуществление деятельности в качестве таможенного перевозчика необходимо наличие лицензии на осуществление перевозки пассажиров и грузов (исключая технологические внутрихозяйственные перевозки пассажиров и грузов, выполняемые юридическими

лицами и индивидуальными предпринимателями для собственных нужд) автомобильным, внутренним водным, морским транспортом, предоставляющее право на внутриреспубликанские и международные перевозки грузов, если для осуществления соответствующих перевозок требуется такая лицензия.

Нахождение в собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении, аренде используемых для перевозки товаров транспортных средств, в том числе транспортных средств, пригодных для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями (ст. 19 ТК ТС).

Аналогичное требование предусмотрено п. 4.3 ст. 115 ТК.

Отсутствие на день обращения в таможенный орган неисполненной обязанности по уплате таможенных платежей, пеней (ст. 19 ТК ТС).

Пунктом 6 Положения № 1355 также установлено условие об отсутствии у соискателя лицензии на день обращения с заявлением о выдаче лицензии неисполненного в установленный законодательством срок налогового обязательства по уплате таможенных платежей, а также процентов и пеней, начисленных за неисполнение налогового обязательства по уплате таможенных платежей.

Отсутствие фактов привлечения в течение одного года до дня обращения в таможенный орган к административной ответственности за правонарушения в сфере таможенного дела, определенные законодательством государств — членов таможенного союза (ст. 19 ТК ТС).

Также в соответствии с п. 6 Положения № 1355 у соискателя лицензии должны отсутствовать в течение 1 года до дня обращения с заявлением о выдаче лицензии административные правонарушения, установленные вступившим в законную силу постановлением о наложении административного взыскания по делам об административных правонарушениях, повлекшие конфискацию (взыскание стоимости товаров) на сумму более 250 базовых величин.

Соответствие иным требованиям и соблюдению иных условий, которые установлены таможенным законодательством таможенного союза и (или) законодательством государств — членов таможенного союза (ст. 19 ТК ТС).

Предоставление обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов на сумму, эквивалентную не менее чем 200 000 евро, по курсу валют, устанавливаемому в соответствии с законодательством государства — члена таможенного союза, на день внесения такого обеспечения (ст. 19 ТК ТС).

Согласно п. 4.4 ТК лицо, заинтересованное в получении лицензии на осуществление деятельности в области таможенного дела в качестве таможенного перевозчика, должно также представить поручительство банка, небанковской кредитно-финансовой организации либо иного лица об исполнении налогового обязательства таможенного перевозчика по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов в соответствии со ст. 122 ТК на сумму не менее 15 000 базовых величин.

Остановимся на формах предоставления такой финансовой гарантии. Статья 115 ТК говорит только о форме поручительства. В качестве поручителя могут выступать банки и небанковские кредитно-финансовые организации, включенные в реестр банков и небанковских кредитно-финансовых организаций, признанных таможенными органами гарантами уплаты таможенных платежей.

Кроме того, поручителями могут выступать и иные лица — в порядке и на условиях, установленных Положением об условиях и порядке признания юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в качестве поручителя перед таможенными органами, утвержденным постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 01.08.2007 № 977 (далее — Положение № 977).

В соответствии с Положением № 977 в качестве поручителя перед таможенными органами могут выступать лица:

✓ осуществляющие хозяйственную деятельность не менее 3 лет со дня государственной регистрации (с учетом реорганизации при условии правопреемственности);

✓ обеспечившие представление гарантии выполнения своих обязательств как поручителя в форме банковской гарантии либо поручительства банков и небанковских кредитно-финансовых организаций, включенных в реестр

банков и небанковских кредитно-финансовых организаций, который ведет Государственный таможенный комитет, либо внесения денежных средств на текущий (расчетный) счет таможенного органа;

✓ не имеющие неисполненного налогового обязательства по уплате таможенных пошлин, налогов, процентов и пеней на день подачи заявления о признании поручителем.

ТК ТС для вышеуказанных целей предусматривает следующие способы предоставления обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов:

- поручительство;
- залог имущества;
- банковская гарантия;
- внесение денежных средств на счет таможенного органа.

Обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов в соответствии со ст. 86 ТК ТС может производиться любым из предусмотренных способов по выбору заинтересованного лица. Порядок применения каждого из указанных способов обеспечения определяется ст. 263, 264, 267 и 268 ТК.

При этом хотелось бы отметить, что поручительство является наиболее привычной формой для транспортных организаций Беларуси, и, возможно, будет активно использоваться и после вступления в силу ТК ТС.

Вопросы признания заинтересованных лиц в качестве поручителей перед таможенными органами регулируются Положением № 977.

На практике поручительство традиционно имеет форму договора между банком и таможенным органом, в зоне оперативной деятельности которого расположен таможенный перевозчик (зоны оперативной деятельности таможенных органов установлены постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 01.06.2007 № 742).

ОСНОВАНИЯ ИСКЛЮЧЕНИЯ ИЗ РЕЕСТРА ТАМОЖЕННЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

В первую очередь, таким основанием является несоблюдение условий включения в

реестр таможенных перевозчиков. Однако это касается не всех таких условий. Лицо исключается из реестра таможенных перевозчиков при несоблюдении следующих условий включения в данный реестр:

– предоставление обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов на сумму, эквивалентную не менее чем 2 000 евро, по курсу валют, устанавливаемому в соответствии с законодательством государства — члена таможенного союза, на день предоставления такого обеспечения;

– наличие разрешительного документа на осуществление деятельности по перевозке грузов, если такой вид деятельности требует наличия указанного документа в соответствии с законодательством государств — членом таможенного союза;

– нахождение в собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении, аренде используемых для перевозки товаров транспортных средств, в том числе транспортных средств, пригодных для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями;

– соответствие иным требованиям и соблюдение иных условий, которые установлены таможенным законодательством таможенного союза и (или) законодательством государств — членом таможенного союза.

Также основанием для исключения из реестра является несоблюдение таможенным перевозчиком следующих обязанностей:

- соблюдать условия и выполнять требования, установленные ТК ТС, при перевозке товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита;
- вести учет товаров, перевозимых в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, и представлять в таможенные органы отчетность о перевозке таких товаров, в том числе с использованием информационных технологий, в соответствии с законодательством государств — членом таможенного союза;
- исполнять обязанность по уплате таможенных пошлин, налогов в случаях, предусмотренных ст. 227 и 228 ТК ТС.

Таможенный перевозчик может сам изъявить желание быть исключенным из реестра. Например, в случае, если он не видит экономической целесообразности в осуществлении такого рода деятельности.

Еще одним основанием для исключения является ликвидация юридического лица в соответствии с законодательством государств — членов таможенного союза. В нашей стране Положение о ликвидации (прекращении деятельности) субъектов хозяйствования утверждено Декретом Президента Республики Беларусь от 16.01.2009 № 1.

Также и реорганизация юридического лица, за исключением случаев, установленных

законодательством государств — членов таможенного союза, является основанием для исключения его из реестра таможенных перевозчиков.

ОБЯЗАННОСТИ ТАМОЖЕННОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

Для всестороннего понимания содержания данного вопроса целесообразно провести сравнительный анализ обязанностей таможенных перевозчиков в соответствии с ТК ТС и законодательством Республики Беларусь до его вступления в силу (см. табл.).

Таблица

№ п/п	Обязанности таможенного перевозчика	
	в законодательстве Республики Беларусь	в ТК ТС
1*	Соблюдение условий и требований, установленных ТК в отношении перевозки товаров, находящихся под таможенным контролем	Соблюдение условий и выполнение требований, установленных ТК ТС, при перевозке товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита
2*	Ведение учета перевозимых товаров, находящихся под таможенным контролем, и представление в таможенные органы отчетности о перевозке таких товаров (в соответствии с постановлением Государственного таможенного комитета Республики Беларусь от 31.01.2008 № 11)	Ведение учета товаров, перевозимых в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, и представление в таможенные органы отчетности о перевозке таких товаров, в том числе с использованием информационных технологий, в соответствии с законодательством государств — членов таможенного союза
3*	Если таможенный перевозчик осуществлял представление товаров к таможенному оформлению для помещения под таможенную процедуру таможенного транзита, то согласно ст. 122 и п. 7 ст. 105 ТК он также является ответственным за исполнение налогового обязательства по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов	Исполнение обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов в случаях, предусмотренных ст. 227 и 228 ТК ТС, которые устанавливают, что такая обязанность подлежит исполнению в случае недоставки товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита

Мобильная версия
информационно-правовой системы
ЮСИАС

Заказ бесплатной демонстрации:
(017) 288-04-18, 237-90-37



Окончание таблицы

№ п/п	Обязанности таможенного перевозчика	
	в законодательстве Республики Беларусь	в ТК ТС
4	Соблюдение конфиденциальности информации, полученной от отправителя товаров, их получателя или экспедитора	Неразглашение, неиспользование для собственных целей и недопустимость передачи иным лицам, за исключением случаев, предусмотренных законодательством государств — членом таможенного союза, полученной от отправителя товаров, их получателя или экспедитора информации, составляющей государственную, коммерческую, банковскую и иную охраняемую законом тайну (секреты), либо другой конфиденциальной информации
5	Согласно Положению № 17 таможенный перевозчик как владелец соответствующей лицензии в случае изменения ряда сведений, указанных в данной лицензии, должен представить документы для внесения в данную лицензию изменений и (или) дополнений) в течение одного месяца	Информирование таможенного органа, включившего юридическое лицо в реестр таможенных перевозчиков, об изменении сведений, заявленных им при включении в реестр таможенных перевозчиков, в течение пяти рабочих дней со дня изменения таких сведений

* Неисполнение указанных обязанностей является основанием для исключения лица из реестра таможенных перевозчиков.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ТАМОЖЕННОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

Таможенный перевозчик несет ответственность за неисполнение своих обязанностей при перевозке товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита. Такая ответственность установлена ст. 224 ТК ТС.

Существуют два случая:

1) в целом **за неисполнение своих обязанностей при перевозке товаров** в соответствии с

таможенной процедурой таможенного транзита перевозчик несет ответственность согласно законодательству государства — члена таможенного союза, на территории которого выявлено нарушение;

2) за неподачу товаров перевозчик несет ответственность согласно законодательству государства — члена таможенного союза, таможенным органом которого товары помещены под таможенную процедуру таможенного транзита.

РОМАНОВА Марина Евгеньевна,

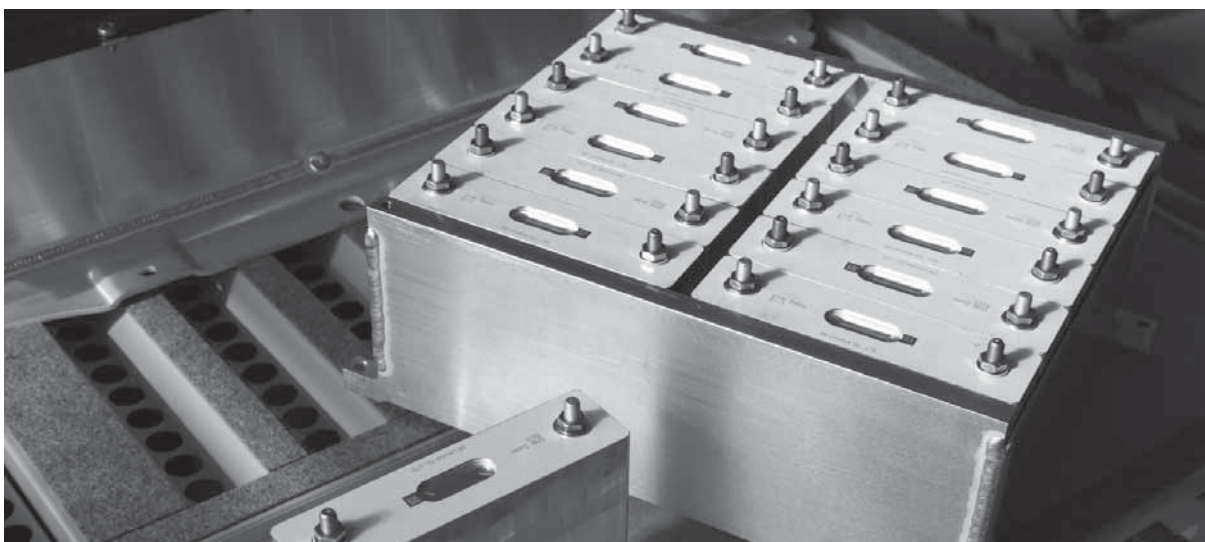
специалист таможенного дела, юрист,

старший преподаватель кафедры таможенного дела факультета международных отношений БГУ

День пограничника

С 30 мая 2011 г., аккуратно после завершения дня пограничника, на приграничных белорусских автозаправочных станциях владельцам транспортных средств с небелорусскими и транзитными номерами не продают бензин за белорусские рубли. Так, на Гомельщину чаще всего заезжают автомобили из Брянской области соседней России, однако купить топливо за белорусские рубли россияне не могут. Концерн «Белнефтехим» распорядился подведомственным автозаправкам госоператора «Белоруснефть», находящимся в приграничной зоне и на крупных автомагистралях, продавать топливо гражданам иностранных государств только в валюте.

АККУМУЛЯТОРНЫЕ НОВОСТИ



С 1 июня 2011 г. Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь отменяется действие постановления от 04.06.2002 № 16 «Об утверждении Правил эксплуатации стартерных аккумуляторных батарей».

Взамен указанных Правил вступает в действие технический кодекс установившейся практики ТКП 298-2011 (02190) «Стартерные аккумуляторные батареи. Нормы и правила обслуживания», утвержденный приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21.03.2011 № 149-Ц (далее — ТКП).

МАРКИРОВКА

Указанный ТКП устанавливает нормы и правила обслуживания и ремонта современных стартерных аккумуляторных батарей (далее — АКБ).

В соответствии с ТКП современные свинцово-кислотные АКБ подразделяются на три вида:

- с отдельными крышками;
- с общей крышкой;
- необслуживаемые.

В разделе «Маркировка» приводится информация по маркировке АКБ, соответствующая

требованиям ГОСТ 959 «Батареи аккумуляторные свинцовые стартерные для автотракторной техники. Общие технические условия», ГОСТ 18620 «Изделия электротехнические. Маркировка», а также европейского стандарта EN 50342-1:2006 «Свинцово-кислотные стартерные батареи. Часть 1. Общие требования и методы измерения» и американского SAE J537-2000.

В этой связи при покупке АКБ, кроме классической маркировки «6СТ-55», необходимо обращать внимание на дополнительные надписи и обозначения. Так, например, в со-

ответствии с ГОСТ 959 необслуживаемая АКБ обозначается словом «необслуживаемая», при отсутствии такой надписи АКБ считается обслуживаемой.

Срок службы или наработка АКБ в эксплуатации считается до момента снижения ее емкости ниже 40% от номинальной.

В соответствии с **EN 50342-1:2006** маркировка АКБ отличается от классической, например, **555065042**, в которой каждая цифра обозначает следующее:

- 5 — диапазон значений, в котором находится емкость 12-вольтовой АКБ (5 — от 1 до 90 А·ч);
- 55 — емкость АКБ, А·ч;
- 065 — информация об исполнении АКБ;
- 042 — ток холодной прокрутки, А ($I = 042 \times 10 = 420$ А).

Маркировка АКБ в соответствии с требованием американского стандарта SAE J537-2000 выглядит следующим образом: Например, A47420:

- A — буква, характеризующая назначение АКБ (A — автомобильная);
- 47 — номер типоразмерной группы и полярности (47 — $242 \times 175 \times 190$ мм, полярность прямая);
- 420 — ток холодной прокрутки, А.

Кроме того, на АКБ указывается номинальное напряжение (В), знаки полярности (плюс «+» и «-»), товарный знак изготовителя и условные знаки мер безопасности при работе с АКБ.

ДРУГИЕ УКАЗАНИЯ

ТКП содержит указания по подбору АКБ для автомобиля, обслуживанию АКБ и контролю технического состояния, ремонту, хранению, учету работы и определяет порядок списания АКБ.

Так, в соответствии с ТКП гарантийный срок эксплуатации сухозаряженных АКБ исчисляется со дня ввода АКБ в эксплуатацию для вне-рыночного потребления или со дня продажи через розничную торговую сеть. Гарантийный

срок эксплуатации залитых электролитом АКБ исчисляется с момента изготовления.

Ответственность за соблюдением правил эксплуатации, ухода за АКБ и за учет их работы возлагается на должностное лицо организации.

Учет работы АКБ осуществляется ответственным лицом, назначенным приказом руководителя организации.

На каждую АКБ, устанавливаемую на автомобиль, заводится карточка учета ее работы. Перед установкой АКБ присваивается номер, соответствующий гаражному номеру автомобиля.

При установке АКБ на автомобиль в карточку записываются следующие сведения:

- наименование организации;
- тип АКБ и ее гаражный номер;
- изготовитель и дата изготовления АКБ;
- дата установки АКБ на автомобиль;
- марка автомобиля, гаражный и государственный номера;
- показания спидометра или пробег автомобиля.

Карточка учета работы АКБ хранится у работника, ответственного за учет работы АКБ, и служит документом при определении наработки АКБ, ее годности, предъявления рекламации, списания и т.д.

Наработка в карточку учета работы АКБ заносится из путевых листов по мере необходимости.

В ТКП не предусмотрены действующие до 1 июня 2011 г. нормативные сроки эксплуатации. АКБ, отработавшие гарантийный срок, установленный производителем, могут быть списаны с учетом их фактического состояния, если они по техническому состоянию не пригодны для дальнейшей эксплуатации.

Срок службы или наработка АКБ в эксплуатации считается до момента снижения ее емкости ниже 40% от номинальной.

ОСТАТОЧНАЯ СТОИМОСТЬ

Остаточная стоимость АКБ определяется в зависимости от срока службы и от наработки.

В зависимости от срока службы она определяется по формуле:

$$C_{\text{ост}}^T = C_H \frac{T_r - T_\phi}{T_r},$$

где $C_{\text{ост}}^T$ — остаточная стоимость АКБ в зависимости от срока службы, руб.;

C_H — стоимость новой АКБ, руб.;

T_r — гарантийный срок службы АКБ, мес.;

T_ϕ — фактический срок службы АКБ, мес.

Остаточная стоимость АКБ в зависимости от наработки определяется по формуле:

$$C_{\text{ост}}^L = C_H \frac{L_r - L_\phi}{L_r},$$

где $C_{\text{ост}}^L$ — остаточная стоимость АКБ в зависимости от наработки, руб.;

L_r — гарантийная наработка АКБ, км (мото-ч);

L_ϕ — фактическая наработка АКБ, км (мото-ч).

Остаточная стоимость АКБ принимается равной наименьшему из значений $C_{\text{ост}}^L$, C_H .

Если АКБ выходит из строя при сроках службы, превышающих гарантийные, то ее остаточная стоимость равна нулю при любой наработке. Если фактическая наработка АКБ больше или равна гарантийной, то остаточная стоимость АКБ также равна нулю.

В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Кроме того, ТКП содержит другую техническую информацию, касающуюся конструкции АКБ, приготовления электролита, основных неисправностей, определения степени заряженности и т.д.

Технические и организационные требования, а также информация по эксплуатации АКБ, изложенная в ТКП, необходима специалистам автотранспортных организаций и частным владельцам автомобилей.

По вопросу приобретения необходимо обращаться к разработчику ТКП БелНИИТ «Транстехника» по телефону 290-25-08.

АЛЕШКО Александр Анатольевич,
заведующий отделом автомеханики
БелНИИТ «Транстехника»

А-100 – АИ-92

Не пугайтесь. Это не новая математическая или химическая формула. Нет. Данное математическое выражение следует понимать так: «В конце мая 2011 г. сеть заправок А-100 перестала продавать водителям самый ходовой бензин марки АИ-92».

В компании объясняют это тем, что заводам невыгодно поставлять дешевое топливо на внутренний рынок. На официальном сайте компания разместила объяснение, что бензина не будет «в связи с отсутствием поставок с нефтеперерабатывающих заводов».

В практике компании и ранее бывали под угрозой поставки нефтепродуктов, однако ситуацию всегда получалось вытянуть. Сейчас запас АИ-92 крайне мал. Сеть автозаправочных станций обещает, что, как только произойдет отгрузка топлива им, оно появится и в продаже.

Концерн «Белнефтехим» со своей стороны уверяет, что отсутствие бензина — это проблема одной конкретной компании. Он касается невыполнения ими договорных отношений. В республике бензина и дизтоплива хватает, и проблем с бензином на заправках не будет.

Что ж, будем верить, но и готовиться к новым минусам в указанной выше формуле.

СЧИТАЕМ ЭКОНОМИЮ СВЕТЛЫХ НЕФТЕПРОДУКТОВ



Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 17.03.2011 № 341 «Об утверждении показателей по снижению потребления светлых нефтепродуктов на 2011 год» республиканским органам государственного управления и иным государственными организациями, подчиненным Правительству Республики Беларусь, облисполкомам и Минскому горисполкому доведены показатели по снижению потребления светлых нефтепродуктов (СНП) на 2011 год. В соответствии с данным постановлением Белорусским научно-исследовательским институтом транспорта «Транстехника» разработаны Методические рекомендации по определению экономии светлых нефтепродуктов от внедрения организационно-технических мероприятий».

Экономия СНП в отчетном периоде определяется как сумма от экономии всех внедренных организационно-технических мероприятий, направленных на снижение потребления СНП:

$$\mathcal{E}_{\text{СНП}}^{\circ} = \sum_{i=1}^k \mathcal{E}_{\text{СНП}i}^{\circ}, \quad (1)$$

где $\mathcal{E}_{\text{СНП}i}^{\circ}$ — фактическая экономия СНП от каждого i -го внедренного мероприятия;

k — количество внедренных организационно-технических мероприятий, направленных на снижение потребления СНП.

Экономия СНП, полученная в отчетном периоде, принимается в соответствии с информацией о ходе выполнения организационно-технических мероприятий по экономии СНП.

Показатель по снижению потребления СНП определяется как выраженное в процентах отношение полученных за счет организационно-технических мероприятий объемов экономии СНП в отчетном периоде к объему их фактического потребления в базисном периоде:

$$ПЭ_{\text{СНП}} = \frac{\mathcal{E}_{\text{СНП}}^{\circ}}{P_{\text{СНП}}^{\text{б}}} \times 100\%, \quad (2)$$

где $P_{СНП}^Б$ — объем фактического потребления СНП в базисном периоде.

Обновление парка механических транспортных средств, машин, механизмов и оборудования

Экономия достигается за счет более высокого значения коэффициента полезного действия силовых установок и улучшенных эксплуатационных характеристик современных моделей механических транспортных средств, машин, механизмов и оборудования.

Экономия СНП в отчетном периоде рассчитывается по формуле:

$$\mathcal{E}_{СНП}^O = (G_{СВ}^{ВВЕД} - G_{СВ}^{ВВЕД}) \times \sum_{j=1}^k A_j^{ВВЕД}, \quad (3)$$

где $G_{СВ}^{ВВЕД}$ и $G_{СВ}^{ВВЕД}$ — средневзвешенный удельный (на единицу выполненной работы) расход СНП выведенных и введенных в эксплуатацию единиц техники соответственно;

$\sum_{j=1}^k A_j^{ВВЕД}$ — суммарный объем выполненной в отчетном периоде работы введенной в эксплуатацию более экономичной, производительной техникой (механическими транспортными средствами, машинами, механизмами, оборудованием).

Пример 1

На предприятии (г. Минск) вывели из эксплуатации автомобиль МАЗ-5336 (грузоподъемность 8,5 т; модель двигателя ЯМЗ-238; линейная норма расхода дизельного топлива — 28,5 л/100 км) и ввели в эксплуатацию автомобиль МАЗ-53371 (грузоподъемность 8,7 т; модель двигателя ЯМЗ-238 Н; линейная норма расхода дизельного топлива — 26,4 л/100 км).

С момента ввода в эксплуатацию и до конца отчетного периода (квартал) автомобиль МАЗ-53371 совершил пробег 8 724 км и выполнил транспортную работу 26 312 т-км. Повышение нормы расхода топлива при эксплуатации автомобиля в городах с численностью населения от 1 до 3 млн человек составляет 15%. Дополнительный расход дизельного топлива на каждые 100 т-км составляет 1,3 л. Рас-

ход топлива при эксплуатации автомобиля МАЗ-53371 составит:

$$Q_{МАЗ-53371}^H = \left(\frac{8\,724}{100} \times 26,4 + \frac{26\,312}{100} \times 1,3 \right) \times (1 + 0,15) = 3\,042 \text{ л.}$$

Удельный расход топлива на единицу транспортной работы:

$$G_{МАЗ-53371} = 3\,042 / 26\,312 = 0,116 \text{ л/т-км.}$$

Для выведенного из эксплуатации автомобиля МАЗ-5336 при прочих равных условиях расход топлива составил бы:

$$Q_{МАЗ-5336}^H = \left(\frac{8\,724}{100} \times 28,5 + \frac{26\,312}{100} \times 1,3 \right) \times (1 + 0,15) = 3\,253 \text{ л.}$$

Удельный расход топлива на единицу транспортной работы:

$$G_{МАЗ-5336} = 3\,253 / 26\,312 = 0,124 \text{ л/т-км.}$$

Экономия топлива с учетом выполненной транспортной работы за отчетный период:

$$\mathcal{E} = (0,124 - 0,116) \times 26\,312 = 210,5 \text{ л.}$$

Пример 2

Агрегат сварочный АДД-303 (модель двигателя Д-37Е; мощность — 36 кВт; норма расхода дизельного топлива — 6,8 л/маш-ч), заменили на энергоэффективный агрегат сварочный АДД-303 У1 (модель двигателя Д-144-80; мощность — 37 кВт; норма расхода дизельного топлива — 4,1 л/маш-ч). Расход топлива агрегатом сварочным АДД-303 У1 на 39,7% ниже, при этом его мощность больше на 2,7%. За отчетный период агрегат сварочный АДД-303 У1 отработал 180 маш-ч. Нормируемый расход топлива составил:

$$Q_{АДД-303У1}^H = 4,1 \times 180 = 738 \text{ л.}$$

Выведенный из эксплуатации агрегат сварочный АДД-303 выполнил бы тот же

объем сварочных работ за 185 маш-ч. Нормируемый расход топлива составил бы:

$$Q_{\text{АДД-303}}^H = 6,8 \times 185 = 1\,258 \text{ л.}$$

Экономия дизельного топлива за отчетный период составит:

$$\mathcal{E} = 1\,258 - 738 = 520 \text{ л.}$$

Вывод из эксплуатации механических транспортных средств, машин, механизмов и оборудования с бензиновыми двигателями и замена их на оснащенные дизельными двигателями

Экономия достигается за счет экономичности дизельных двигателей по сравнению с бензиновыми.

Экономия СНП в отчетном периоде рассчитывается по формуле:

$$\mathcal{E}_{\text{СНП}}^O = (G_{\text{СВ}}^{\text{БЕНЗ}} - G_{\text{СВ}}^{\text{ДИЗ}}) \times \sum_{j=1}^k A_j^{\text{ДИЗ}}, \quad (4)$$

где $G_{\text{СВ}}^{\text{БЕНЗ}}$ и $G_{\text{СВ}}^{\text{ДИЗ}}$ — средневзвешенные удельные расходы СНП выведенных из эксплуатации единиц техники с бензиновыми двигателями и введенных с дизельными соответственно;

$\sum_{j=1}^k A_j^{\text{ДИЗ}}$ — суммарный объем выполненной в отчетном периоде работы введенной в эксплуатацию более экономичной и производительной техникой с дизельными двигателями.

Пример 3

На предприятии (г. Могилев) вывели из эксплуатации автомобиль-фургон ГАЗ-3308 (грузоподъемность 4,5 т; модель двигателя ЗМЗ-513; линейная норма расхода бензина — 29,8 л/100 км) и ввели в эксплуатацию автомобиль-фургон МАЗ-437040 (грузоподъемность 5 т; модель двигателя Д-245; линейная норма расхода дизельного топлива — 17,2 л/100 км). Расход топлива автомобилем МАЗ-437040 на 42% ниже, а номинальная грузоподъемность больше на 10%.

С момента ввода в эксплуатацию и до конца отчетного периода (квартал) автомобиль МАЗ-437040 совершил пробег 9 325 км и выполнил транспортную работу 19 530 т-км.

Повышение нормы расхода топлива при эксплуатации автомобиля в городах с численностью населения от 300 тыс. до 1 млн человек составляет 10%. Дополнительный расход дизельного топлива на каждые 100 т-км составляет 1,3 л. Нормируемый расход дизельного топлива за отчетный период работы автомобиля МАЗ-437040 составит:

$$Q_{\text{МАЗ-437040}}^H = \left(\frac{9\,325}{100} \times 17,2 + \frac{19\,530}{100} \times 1,3 \right) \times (1+0,1) = 2\,044 \text{ л.}$$

Удельный расход топлива на единицу транспортной работы:

$$G_{\text{МАЗ-437040}} = 2\,044 \times 10^{-3} / 19\,530 = 0,1 \times 10^{-3} \text{ л/т-км.}$$

Для выведенного из эксплуатации автомобиля ГАЗ-3308 расход бензина за отчетный период составил бы:

$$Q_{\text{ГАЗ-3308}}^H = \left(\frac{9\,325}{100} \times 29,8 + \frac{19\,530}{100} \times 2,0 \right) \times (1+0,1) = 3\,486,4$$

Дополнительный расход бензина при эксплуатации автомобиля, выполняющего транспортную работу, учитываемую в тонно-километрах, на каждые 100 т-км составляет 2,0 л.

Удельный расход топлива на единицу транспортной работы составит:

$$G_{\text{ГАЗ-3308}} = 3\,486 \times 10^{-3} / 19\,530 = 0,18 \times 10^{-3} \text{ л/т-км.}$$

Экономия СНП за отчетный период работы введенного в эксплуатацию автомобиля МАЗ-437040 составит:

$$\mathcal{E} = (0,18 - 0,1) \times 10^{-3} \times 19\,530 = 1\,562 \text{ л.}$$

Переоборудование бензиновых автомобилей для работы на газообразном топливе

Экономия достигается за счет снижения потребления бензина, который расходовали бы

автомобили, переоборудованные для работы на газообразном топливе, и рассчитывается по формуле:

$$\mathcal{E}_{\text{СНП}}^{\text{O}} = \sum_{j=1}^k \left(\left(\frac{L_j}{100} \times H_{\text{л}j} + \frac{Q_j}{100} \times P_{\text{доп}j} \right) \times (1 + \sum N_j) \right) \quad (5)$$

где L_j — суммарный пробег в отчетном периоде j -го автомобиля, переоборудованного для работы на газообразном топливе, км;

$H_{\text{л}j}$ — линейная норма расхода бензина для j -го автомобиля, л/100 км;

Q_j — выполненная транспортная работа в отчетном периоде j -го автомобиля, переоборудованного для работы на газообразном топливе, т-км;

$P_{\text{доп}j}$ — дополнительный расход бензина на каждые 100 т-км, л;

$\sum N_j$ — сумма повышений (понижений) норм расхода топлива.

Пример 4

На предприятии (г. Минск) переоборудовали для работы на газообразном топливе два автомобиля: ГАЗ-22171 и ГАЗ-33021. Для легкового автомобиля ГАЗ-22171 (двигатель ЗМЗ-4063.10) линейная норма расхода бензина составляет 15,6 л/100 км. Повышение нормы расхода топлива при эксплуатации автомобиля в городах с численностью населения от 1 до 3 млн человек — 15%. За отчетный период пробег данного автомобиля, переоборудованного для работы на газообразном топливе, составил 8 345 км. Если бы данный автомобиль работал на бензине, то расход бензина за отчетный период составил бы:

$$Q_{\text{ГАЗ-22171}}^{\text{H}} = \left(\frac{8\,345}{100} \times 15,6 \right) \times (1 + 0,15) = 1\,497 \text{ л.}$$

Для грузового автомобиля ГАЗ-33021 (грузоподъемность 1,5 т; двигатель ЗМЗ-4026.10) линейная норма расхода бензина составляет 15,3 л/100 км. За отчетный период пробег автомобиля, переоборудованного для работы на газообразном топливе, составил 7 430 км, транспортная работа выполнена в объеме 4 680 т-км. Если бы данный автомобиль работал на бензине,

то расход бензина за отчетный период составил бы:

$$Q_{\text{ГАЗ-33021}}^{\text{H}} = \left(\frac{7\,430}{100} \times 15,3 + \frac{4\,680}{100} \times 2,0 \right) \times (1 + 0,15) = 1\,415 \text{ л.}$$

После перевода указанных автомобилей на газообразное топливо экономия бензина за отчетный период составит:

$$\mathcal{E} = (1\,497 + 1\,415) = 2\,912 \text{ л.}$$

Потребление биодизельного топлива

Экономия СНП, учитывающая объем потребленного биодизельного топлива механическими транспортными средствами, машинами, механизмами и оборудованием, достигается за счет 5%-ной добавки метиловых эфиров жирных кислот в состав дизельного топлива.

Экономия СНП в отчетном периоде рассчитывается по формуле:

$$\mathcal{E}_{\text{СНП}}^{\text{O}} = 0,05 \times (P_{\text{БИО}}^{\text{O}} - P_{\text{БИО}}^{\text{B}}), \quad (6)$$

где $P_{\text{БИО}}^{\text{O}}$ и $P_{\text{БИО}}^{\text{B}}$ — объемы потребленного биотоплива в отчетном и базовом периодах соответственно, т;

0,05 — коэффициент, учитывающий 5%-ную добавку метиловых эфиров жирных кислот в состав дизельного топлива.

Пример 5

В ОАО «Брестоблавтотранс» за 2009 год израсходовано 11 117 т биодизельного топлива, за 2010 год — 16 987 т. Экономия СНП, учитывающая увеличение объема потребленного биодизельного топлива, составит:

$$\mathcal{E} = 0,05 \times (16\,987 - 11\,117) = 293,5 \text{ т.}$$

Внедрение дифференцированного нормирования расхода топлива

Повышение (понижение) норм расхода топлива устанавливается приказом руководителя юридического лица или индивидуального предпринимателя на основании Инструкции о порядке применения норм расхода топлива для

механических транспортных средств, машин, механизмов и оборудования, утвержденной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31.12.2008 № 141 (далее — Инструкция). В Инструкции приведены предельные значения повышений (понижений) норм расхода топлива при различных условиях эксплуатации механических транспортных средств, машин, механизмов и оборудования.

Экономия СНП в отчетном периоде рассчитывается по формуле:

$$\mathcal{E}_{\text{СНП}}^{\circ} = \sum_{j=1}^k (P_j^{\circ} - P_{\text{ДИФФ}}^{\circ}), \quad (7)$$

где P_j° и $P_{\text{ДИФФ}}^{\circ}$ — нормируемый (прогнозируемый) и фактический расходы СНП в отчетном периоде j -й единицы механических транспортных средств, машин, механизмов и оборудования до и после разработки дифференцированных норм расхода топлива соответственно.

Пример 6

Автомобиль ЗИЛ-Купава-3729, работающий в г. Минске в зимних условиях эксплуатации при температуре окружающего воздуха -5°C , совершил пробег 185 км и выполнил транспортную работу 410 т-км. Согласно Инструкции надбавка за работу в городе с населением от 1 до 3 млн человек составляет 15%. Надбавка на зимние условия эксплуатации — 10%. Дополнительный расход дизельного топлива на каждые 100 т-км составляет 1,3 л. Нормируемый расход топлива составит:

$$Q_{\text{ЗИЛ}}^{\text{н}} = \left(\frac{185}{100} \times 15,6 + \frac{410}{100} \times 1,3 \right) \times (1 + 0,15 + 0,1) = 42,7 \text{ л.}$$

При применении дифференцируемого нормирования устанавливаем повышающий коэффициент на зимние условия эксплуатации в размере 5%. Нормируемый расход топлива в этом случае составит:

$$Q_{\text{ЗИЛ}}^{\text{н}} = \left(\frac{185}{100} \times 15,6 + \frac{410}{100} \times 1,3 \right) \times (1 + 0,15 + 0,05) = 41,03 \text{ л.}$$

Экономия дизельного топлива за день работы составит:

$$\mathcal{E} = 42,7 - 41,03 = 1,67 \text{ л.}$$

Аналогичный подход может быть применен и к другим предельным значениям повышений (понижений) норм расхода топлива для различных условий эксплуатации механических транспортных средств, машин, механизмов и оборудования, приведенных в Инструкции.

Установка оборудования систем контроля расхода топлива

Установка оборудования систем контроля расхода топлива (СКРТ) на механические транспортные средства, машины, механизмы и оборудование позволяет получить данные:

- о заправках и сливе топлива с указанием количества топлива и времени;
- об остаточном количестве топлива в баке в любой момент времени;
- о расходе топлива за любой промежуток времени;
- о расходе топлива в зависимости от пробега транспортного средства.

Экономия СНП в отчетном периоде рассчитывается по формуле:

$$\mathcal{E}_{\text{СНП}}^{\circ} = \sum_{j=1}^k (P_j^{\circ} - P_{\text{СКРТ}}^{\circ}), \quad (8)$$

где P_j° и $P_{\text{СКРТ}}^{\circ}$ — нормируемый и фактический расходы СНП в отчетном периоде j -й единицы техники до и после оборудования СКРТ, л.

Пример 7

На предприятии (г. Мозырь) на автомобиль МАЗ-437143 (грузоподъемность 5,0 т; двигатель Д-245; линейная норма расхода дизельного топлива — 18,5 л/100 км) установили оборудование СКРТ. После его установки за отчетный период автомобиль совершил пробег 6350 км и выполнил транспортную работу в объеме 13 050 т-км. Повышение нормы расхода топлива при эксплуатации автомобиля в городах с численностью населения от 100 до 300 тыс. человек составляет 5%. Дополнительный расход

дизельного топлива на каждые 100 т-км – 1,3 л. Нормируемый расход топлива в отчетном периоде составит:

$$Q_{\text{МАЗ-437143}}^H = \left(\frac{6350}{100} \times 18,5 + \frac{13050}{100} \times 1,3 \right) \times (1 + 0,05) = 1\,412 \text{ л.}$$

После оборудования автомобиля системой СКРТ фактический расход топлива за отчетный период составил 1 168 л, а экономия СНП:

$$\mathcal{E} = 1\,412 - 1\,168 = 244 \text{ л.}$$

Разработка маршрутных норм расхода топлива

Разработка маршрутных норм расхода топлива для транспортных средств, работающих на регулярных маршрутах, позволяет учесть все особенности маршрута и оптимизировать потребление СНП. Экономия СНП в отчетном периоде рассчитывается по формуле:

$$\mathcal{E}_{\text{СНП}}^O = \sum_{j=1}^k (P_j^O - P_{\text{МН}}^O), \quad (9)$$

где P_j^O и $P_{\text{МН}}^O$ – нормируемый и фактический расходы СНП в отчетном периоде j-й единицы транспортного средства до и после установления маршрутной нормы соответственно, л.

Пример 8

На предприятии (г. Солигорск) на автобус МАЗ-104, работающий на регулярном маршруте, установили маршрутную норму расхода топлива. За отчетный период пробег автобуса составил 7 380 км. Линейная норма расхода дизельного топлива для автобуса МАЗ-104 составляет 36,3 л/100 км. Повышение нормы расхода топлива при эксплуатации автомобиля в городах с численностью населения от 100 до 300 тыс. человек составляет 5%. Нормируемый расход топлива в отчетном периоде составит:

$$Q_{\text{МАЗ-104}}^H = \left(\frac{7\,380}{100} \times 36,3 \right) \times (1 + 0,05) = 2813 \text{ л.}$$

После установления маршрутной нормы фактический расход дизельного топлива за отчетный период на маршруте составил 2 679 л. Экономия СНП составит:

$$\mathcal{E} = 2813 - 2679 = 134 \text{ л.}$$

Внедрение автоматизированных систем диспетчерского контроля и управления перевозками грузов и пассажиров

Внедрение автоматизированных систем диспетчерского контроля и управления перевозками грузов и пассажиров дает возможность оперативного (с использованием спутников GPS или ГЛОНАСС) мониторинга транспорта в режиме on-line, включающего удаленный контроль местонахождения, контроль расхода топлива, времени работы и других параметров эксплуатации транспорта, накопление информации в базе данных и подготовку аналитических отчетов по запросу пользователя. Экономия СНП достигается за счет возможности контроля за целевым использованием транспортных средств, а также за счет установления оптимальных эксплуатационных норм расхода топлива. Экономия СНП в отчетном периоде рассчитывается по формуле:

$$\mathcal{E}_{\text{СНП}}^O = (G_{\text{СВ}} - G_{\text{СВ}}^{\text{СДКУ}}) \times \sum_{j=1}^k A_j^{\text{СДКУ}}, \quad (10)$$

где $G_{\text{СВ}}$ и $G_{\text{СВ}}^{\text{СДКУ}}$ – средневзвешенные нормируемый и фактический удельные расходы СНП в отчетном периоде до и после оборудования системами диспетчерского контроля и управления соответственно, л/т-км (л/пасс.-км);

$\sum_{j=1}^k A_j^{\text{СДКУ}}$ – суммарный объем выполненной работы в отчетном периоде после оборудования системами диспетчерского контроля и управления, т-км (пасс.-км).

Пример 9

На предприятии (г. Барановичи) на автомобиль МАЗ-53371 (грузоподъемность 8,7 т; модель двигателя ЯМЗ-238 Н; линейная норма расхода топлива – 26,4 л/100 км), установили оборудование системы диспетчерского контроля и управления перевозками грузов. После установки оборудования и до конца отчетного периода (квартала) автомобиль про-

бежал 11 345 км и выполнил транспортную работу в объеме 43 376 т-км. Повышение нормы расхода топлива при эксплуатации автомобиля в городах с численностью населения от 100 до 300 тыс. человек составляет 5%. Дополнительный расход дизельного топлива на каждые 100 т-км составляет 1,3 л.

Нормируемый расход топлива при эксплуатации автомобиля МАЗ-53371 составит:

$$Q_{\text{МАЗ-53371}}^{\text{н}} = \left(\frac{11\,345}{100} \times 26,4 + \frac{43\,376}{100} \times 1,3 \right) \times (1 + 0,05) = 3\,737 \text{ л.}$$

Удельный нормируемый расход топлива на единицу транспортной работы составит:

$$G_{\text{МАЗ-53371}} = \frac{3\,737}{43\,376} = 0,086 \text{ л/т-км.}$$

Экономия СНП работы составит:

$$\mathcal{E} = (0,086 - 0,081) \times 43\,376 = 217 \text{ л.}$$

Оптимизация маршрутов движения

Разработка оптимальных маршрутов производится на основании анализа грузо- и пассажиропотоков и позволяет более эффективно использовать транспортные средства. Экономия достигается за счет повышения коэффициентов использования пробега и грузоподъемности и снижения общего пробега транспортного средства после оптимизации маршрутов движения.

Экономия СНП в отчетном периоде рассчитывается по формуле:

$$\mathcal{E}_{\text{СНП}}^{\text{о}} = \sum_{j=1}^k A_j^{\text{опт}} \times (G_{\text{СВ}j} - G_{\text{СВ}j}^{\text{опт}}),$$

где $G_{\text{СВ}j}$ и $G_{\text{СВ}j}^{\text{опт}}$ — средневзвешенные нормируемый и фактический удельные расходы СНП в базовом (отчетном) периодах до и после разработки оптимальных маршрутов, л/т-км (л/пасс.-км);

$\sum_{j=1}^k A_j^{\text{опт}}$ — суммарный объем выполненной работы в отчетном периоде после разработки оптимальных маршрутов, т-км (пасс.-км).

Пример 10

На предприятии в базовом периоде (I квартал 2010 г.) по данным государственной статистической отчетности по форме № 12-тр (авто) «Отчет о наличии и использовании автомобильного транспорта» объем выполненной транспортной работы составил 2 071,9 тыс. т-км. По форме № 4-тэк (топливо) «Отчет об остатках, поступлении и расходе топлива» расход СНП в базовом периоде составил 157 т. В соответствии с анализом выполнения плана перевозок фактическое значение коэффициента использования грузоподъемности составило $\gamma = 0,7$, коэффициента использования пробега — $\beta = 0,6$.

В отчетном периоде (I квартал 2011 г.) на основании логистического анализа проведена оптимизация маршрутов перевозок с учетом сложившихся грузопотоков. В результате фактическое значение коэффициента использования грузоподъемности составило $\gamma = 0,75$, коэффициента использования пробега — $\beta = 0,7$. Объем выполненной транспортной работы — 2 589,3 тыс. т-км, расход СНП — 189 т.

Средневзвешенный удельный расход СНП в базовом периоде до разработки оптимальных маршрутов перевозки грузов составил:

$$G_{\text{СВ}} = 157 / 2\,071,9 = 0,076 \text{ т/тыс. т-км.}$$

Средневзвешенный удельный расход СНП в отчетном периоде после разработки оптимальных маршрутов составил:

$$G_{\text{СВ}}^{\text{опт}} = 189 / 2\,589,3 = 0,073 \text{ т/тыс. т-км.}$$

Экономия СНП в отчетном периоде составила:

$$\begin{aligned} \mathcal{E}_{\text{СНП}}^{\text{о}} &= 2\,589,3 \times (0,076 - 0,073) = \\ &= 2\,589,3 \times 0,003 = 7,8 \text{ т.} \end{aligned}$$

КУЧУР Сергей Сергеевич,

кандидат технических наук, доцент, заведующий сектором топливно-энергетических ресурсов БелНИИТ «Транстехника»

ОПЛАТА РАБОТНИКОВ ОРГАНИЗАЦИЙ



С 1 июня 2011 г. в Республике Беларусь в связи со вступлением в силу Указа Президента Республики Беларусь от 10.05.2011 № 181 (далее — Указ) отменена обязанность работодателей применять в обязательном порядке тарифную систему оплаты труда.

ПЕРВЫЙ ШАГ К ГИБКИМ СИСТЕМАМ ОПЛАТЫ ТРУДА

Таким образом, наниматели получили безоговорочную возможность самостоятельно в коллективных договорах, положениях, трудовых договорах (контрактах), иных локальных нормативных правовых актах (далее — ЛНПА) определять формы, системы и размеры оплаты труда работников, в том числе дополнительные

выплаты стимулирующего и компенсирующего характера, а также порядок их установления (тарификации, премий, надбавок, доплат и др.).

При этом применение гибких систем оплаты труда работников коммерческих организаций и индивидуальных предпринимателей, максимально учитывающих результативность вклада каждого работника и финансовые возможности субъектов предпринимательской деятельности, отнесено к приоритетам как государственного

регулирования оплаты труда, так и развития конкретной коммерческой организации.

В связи с этим у коммерческих организаций есть

Справка

Согласно ст. 46 Гражданского кодекса Республики Беларусь коммерческими организациями являются юридические лица, преследующие извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности и (или) распределяющие полученную прибыль между участниками (коммерческие организации).

возможность провести реформирование условий оплаты труда. Глубина такого реформирования определяется в первую очередь производственной необходимостью организации.

Выбор систем оплаты труда работников в коммерческой организации (у индивидуального предпринимателя) осуществляется нанимателем самостоятельно исходя из целей и задач, определенных учредительными документами, организационно-технических условий производства, особенностей его технологии и организации, обеспеченности квалифицированной рабочей силой, качества применяемых норм и нормативов, других факторов, способствующих повышению качества продукции (работ, услуг), экономии материальных ресурсов, эффективности использования оборудования и т.д., и закрепляется в соответствующем ЛНПА.

ЧТО ДЕЛАТЬ С 1 ИЮНЯ 2011 Г.?

Обратим внимание на то, что вступление в силу Указа фактически не обязует что-либо менять в условиях оплаты труда работников организации.

Вне всяких сомнений, основная масса организаций примет решение о сохранении существующей (читай — тарифной) системы оплаты труда.

Со своей стороны рекомендуем провести совершенствование действующей в организации системы оплаты труда и исключить из нее те нормы, которые вы были вынуждены включать в действующие ЛНПА и которые являются для вас неприемлемыми и непонятными.

В этой ситуации и в целях реформирования условий оплаты труда предлагаем следующую схему действий по этапам:

1. Определяются стратегические цели и разрабатывается сбалансированная система показателей.

На данном этапе необходимо уяснить цель мотивации работников и желаемый результат от ее внедрения, разработать стратегию оплаты труда и перечень мероприятий по достижению поставленных целей.

2. Анализируется и оценивается деловая среда и перспективы реализации проекта.

3. Оценивается готовность коллектива к преобразованиям.

Для оценки степени готовности работников к преобразованиям проводится изучение их мнения с привлечением профсоюза (при его наличии). Помимо мнений и ожиданий работников анализируются демографические характеристики персонала, уточняются особенности предполагаемых реформ и порядок их проведения, налаживаются каналы распространения информации и обратной связи с работниками.

4. Разрабатываются стратегии материального стимулирования работников.

На данном этапе оценивается взаимосвязь существующей системы оплаты труда (материального стимулирования) работников с результатами работы отдельных подразделений и работников, определяется роль и значение каждого элемента системы оплаты труда (оплата по должностному окладу или тарифной ставке, премии, доплаты, надбавки, выплаты за объем продаж и др.). Оценивается направленность каждого элемента на достижение тех или иных стратегических целей и задач организации, выявляется дублирующий характер тех или иных элементов.

5. Принимается вариант интересующей организацию системы оплаты труда.

6. Разрабатывается соответствующий план мероприятий.

7. Создается методика расчета заработной платы.

8. Проводится тестирование и апробация разработанной системы оплаты труда на базе определенного подразделения.

9. Внедряется разработанная и апробированная система оплаты труда.

Внедрение новой модели системы оплаты труда работников предусматривает соблюдение следующих обязательных условий:

- создание надежной информационной базы исходя из результатов применения существующей системы;
- открытый обмен необходимой информацией и ее распространение.

Работники должны иметь доступ к информации, на основе которой определяется их заработная плата. Процедуры сбора и использования этой информации должны быть широко известны и вызывать доверие;

— справедливость и объективность процедуры внедрения и применения.

Работники должны быть убеждены в том, что сбор информации и оценка результатов их труда проводятся объективно и справедливо, заработная плата рассчитывается добросовестно и не подвергается произвольным корректировкам со стороны управленческого персонала.

10. Проводится мониторинг результатов перехода (внедрения) на новую систему оплаты труда работников, обеспечена постоянная обратная связь с коллективом.

11. Совершенствуется новая система оплаты труда.

Совершенствование системы оплаты труда предполагает периодический пересмотр ее цели, структуры, критериев оценки деятельности, анализ степени восприятия и одобрения работниками.

БУДУТ ЛИ ЕЩЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ?

Полагаем, что в ближайшее время нормы Инструкции о порядке определения тарифных ставок и должностных окладов работников коммерческих организаций и индивидуальных

предпринимателей, утвержденной постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 26.04.2010 № 60, будут отменены, что даст дополнительные возможности коммерческим организациям в разнообразии применяемых систем оплаты труда.

Необходимо обратить внимание, что сохраняют свое действие нормы следующих нормативных правовых актов:

- Декрета Президента Республики Беларусь от 26.07.1999 № 29 «О дополнительных мерах по совершенствованию трудовых отношений, укреплению трудовой и исполнительской дисциплины», предусматривающего повышение тарифных ставок (окладов) (не более чем на 50%, если больший размер не предусмотрен законодательством), в обязательном порядке в отношении работников, с которыми нанимателем заключены контракты, независимо от установленных им систем оплаты труда и формы собственности коммерческой организации;

- постановления Совета Министров Республики Беларусь от 09.11.1999 № 1748 «О дополнительных мерах материального стимулирования высокопроизводительного и качественного труда».

ГДЕ СОБАКА ЗАРЫТА?

Важным условием при реформировании или совершенствовании условий оплаты тру-

Справка

Согласно ст. 56 Трудового кодекса Республики Беларусь система государственных гарантий включает:

- величину минимальной заработной платы в Республике Беларусь;
- величину размера тарифной ставки первого разряда Единой тарифной сетки работников Республики Беларусь для работников бюджетной сферы;
- республиканские тарифы оплаты труда — часовые и (или) месячные тарифные ставки (оклады), определяющие уровни оплаты труда для конкретных профессионально-квалификационных групп работников бюджетных организаций и иных организаций, получающих субсидии, работники которых приравнены по оплате труда к работникам бюджетных организаций;
- размеры увеличения оплаты труда за работу в условиях, отличающихся от нормативных;
- меры по поддержанию уровня реального содержания заработной платы, индексации заработной платы;
- ограничения размеров удержаний из заработной платы, в том числе размеров налогообложения доходов;
- государственный контроль и надзор за своевременностью выплат заработной платы и реализацией государственных гарантий в части ее размеров;
- ответственность нанимателей за нарушение условий коллективного договора, соглашения по оплате труда.

да является недопущение снижения размеров заработной платы работников на момент введения новых условий и соблюдение для работников гарантий, предусмотренных законодательством о труде.

Таким образом, организации не должны допускать снижение уровня оплаты труда и обязаны обеспечить соблюдение уровня минимальной заработной платы и других социальных стандартов.

КАК ПОВЫСИТЬ ЗАРАБОТНУЮ ПЛАТУ?

С учетом норм Указа тарифные ставки (оклады) работников коммерческих организаций повышаются нанимателями в зависимости от эффективности хозяйствования и в пределах имеющихся финансовых возможностей, если иное не установлено Президентом Республики Беларусь.

Таким образом, порядок повышения тарифной части заработной платы должен быть утвержден в ЛНПА, действующих в организации.

В отношении государственных организаций следует отметить, что порядок повышения тарифной ставки первого разряда в них в настоящее время определен совместным постановлением Министерства труда и социальной защиты, Министерства финансов и Министерства экономики Республики Беларусь от 24.02.2005 № 18/23/34 «Об утверждении Инструкции о порядке повышения тарифной ставки первого разряда коммерческими организациями».

ПОРЯДОК СТИМУЛИРОВАНИЯ РАБОТНИКОВ

Указом установлено, что общая сумма средств, направляемых на выплату премий за производственные результаты и надбавок всех видов, выплачиваемых работникам организаций, включенных в Государственный реестр субъектов естественных монополий, относится

на себестоимость продукции, товаров (работ, услуг) и включается в затраты, учитываемые при налогообложении и ценообразовании, в пределах норматива — 80% суммы заработной платы, исчисленной по сдельным расценкам, а также тарифным ставкам и должностным окладам с учетом повышений, предусмотренных законодательством, за фактически отработанное время в отчетном периоде по организации в целом, если иное не установлено Президентом Республики Беларусь.

При этом порядок использования средств, направляемых на выплату премий за производственные результаты и надбавок всех видов в пределах норматива, определяется нанимателем на основании коллективного договора, соглашения, иного ЛНПА, принятых в соответствии с законодательством.

Конкретная сумма стимулирующих выплат в пределах норматива определяется от заработной платы работников, исчисленной по сдельным расценкам, тарифным ставкам и должностным окладам с учетом их повышений, установленных законодательством, включая фиксированные должностные оклады, а также по тарифным ставкам (должностным окладам) работников, при формировании условий оплаты труда которых применяются нормы Указа Президента Республики Беларусь от 23.01.2009 № 49 «О некоторых вопросах реализации продукции, товаров (работ, услуг)», в расчете на одного работника за фактически отработанное время в отчетном периоде (месяц, квартал) по организации в целом. При этом доплаты работникам за выполнение ими обязанностей временно отсутствующего работника, за совмещение профессий (должностей) не включаются в сумму заработной платы, от которой исчисляется указанный норматив.

Пример

В организации за июнь 2011 г. сумма фонда заработной платы, исчисленной по сдельным расценкам, тарифным ставкам и должностным окладам с учетом их повышений, за фактически отработанное время по организации в целом составила 400 млн руб. Норматив принят в организации в раз-

Справка

Примерный перечень надбавок может включать в себя надбавки за продолжительность непрерывной работы (вознаграждения за выслугу лет, стаж работы); за сложность и напряженность работы; за увеличение объемов управленческого труда; за руководство финансово-промышленной и иной хозяйственной группой; руководителям предприятий, обеспечивающих рост показателей работы по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года; за высокие достижения в труде и другие показатели работы; за выполнение особо важных (срочных) работ; за профессиональное мастерство; за классность; а также по другим основаниям.

мере 80%. Сумма средств, направленных на выплату премий за производственные результаты и надбавок всех видов (стимулирующих выплат), которую можно включить в затраты, составит 320 млн руб. ($400 \times 80 / 100$).

Согласно ст. 63 Трудового кодекса Республики Беларусь (далее — ТК) установление выплат стимулирующего характера работникам находится в компетенции нанимателя. При этом к стимулирующим выплатам относятся:

- премии за производственные результаты по действующей в организации системе премирования, в том числе за результаты финансово-хозяйственной деятельности организации (структурного подразделения), с ежемесячной либо поквартальной периодичностью их выплаты;
- все надбавки.

Перечень видов и оснований стимулирующих выплат устанавливается нанимателем самостоятельно в ЛНПА.

В то же время премии работникам за экономию сырья и материалов, топливно-энергетических ресурсов; за разработку и реализа-

цию мер по охране труда; выплаты компенсирующего характера (например, доплаты за совмещение профессий (должностей), расширение зоны обслуживания, выполнение обязанностей временно отсутствующего работника, за работу в ночное время и ночную смену, в тяжелых,

вредных, особо вредных условиях труда, за интенсивность работы); надбавки за подвижной и разъездной характер работ, производство работы вахтовым методом, за постоянную работу в пути, вне постоянного места жительства (полевое довольствие), а также доплаты и выплаты по всем основаниям относятся на затраты или выплачиваются из прибыли.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение отметим, что нормы Указа не содержат обязательного требования для нанимателя об отмене или пересмотре им ЛНПА, на основании которых производится начисление заработной платы работникам. Однако при необходимости наниматель вправе внести в них соответствующие изменения и (или) дополнения.

В случае изменения показателей, условий, периодичности и размеров премирования за производственные результаты, а также оснований, условий и размеров надбавок, если таковые будут производиться в целях реализации норм Указа, наниматель обязан соблюдать требования ст. 32 ТК.

ШАЛУХА Сергей Александрович,
эксперт по вопросам оплаты труда

Служба 101 напоминает:

Не курите в постели и не позволяйте этого своим родным. Задумайтесь! 95% пожаров с гибелью людей происходит по причине курения в постели.

«СЕРЫЕ» ЗАРПЛАТЫ: ТАЙНОЕ СТАНОВИТСЯ ЯВНЫМ



Психологи уверяют, что серый цвет любим людьми недоверчивыми, привыкшими долго думать перед принятием решения. Этот нейтральный цвет предпочитают те, кто боится громко заявить о себе. Это подтверждают наблюдения из совершенно иной сферы — экономики. «Серой», или теневой экономикой, называется фактически любая противозаконная деятельность, а ее объемы в любом государстве составляют увесистую долю ВВП. Вряд ли проявления «серой» экономики можно объяснить нерешительностью ее субъектов. Соккрытие результатов деятельности чаще всего бывает умышленным и преследует вполне конкретные цели. А будучи экономическим правонарушением и даже преступлением, оно является объектом пристального внимания контролирующих органов.

Что же толкает субъекты хозяйствования на нелегальные выплаты работникам? Что налоговая служба может противопоставить тем, кто прячется «в тень»?

ВИДИМАЯ И НЕВИДИМАЯ ЧАСТИ АЙСБЕРГА

«Серая» зарплата подобна айсбергу: в ней есть видимая, легальная, часть и та, которая скрыта от посторонних глаз. Кто скажет, на-

сколько велика вторая часть? В Министерстве по налогам и сборам Республики Беларусь (далее — МНС) сходу отмечают возможность передачи компетенции Министерству труда и социальной защиты Республики Беларусь. Хотя, казалось бы, вопросами оплаты труда должен



Владимир ПОЛУЯН,
*Министр по налогам
и сборам Республики
Беларусь*

заниматься именно этот орган государственного управления. И тут снова приходит на ум только что приведенное сравнение с айсбергом. Рассказывая об этой проблеме, **Министр по налогам и сборам Республики Беларусь Владимир ПОЛУЯН** поделился уверенностью: выплатой нелегальной зарплаты завершается целый комплекс серьезных нарушений в деятельности субъекта хозяйствования. Логика проста: чтобы выплатить неучтенные денежные средства, их нужно откуда-то взять.

Руководители организаций пытаются снизить издержки на оплату труда и, уходя от отчислений в Фонд социальной защиты населения (ФСЗН), стремятся минимизировать налоговые платежи незаконным путем. Основными источниками для выплаты заработной платы «в конвертах», как показывает практика, являются неучтенная выручка, денежные доходы от незаконных финансовых операций и незаконной предпринимательской деятельности, а также наличие в штате «мертвых душ», то есть сотрудников, которым зарплата начисляется, но не выплачивается, использование сомнительных схем по обналичиванию через лжепредпринимательские структуры. Решение этих вопросов относится непосредственно к компетенции налоговой службы. Да и результаты отвечают стоящим перед ней целям и задачам. Речь идет, с одной стороны, об увеличении поступлений в бюджет от уплаты подоходного налога, а с другой — о создании равных условий для всех субъектов предпринимательской деятельности.

Уловки по сокрытию истинных результатов хозяйственной деятельности мешают отладить механизмы справедливой конкуренции. Велики и потери бюджета от таких махинаций. В прошлом году налоговыми органами в ходе контрольных мероприятий выявлено без малого 2 тыс. случаев нарушений законодательства о

труде и заработной плате. При этом доначисления в бюджет составили почти 2,5 млрд руб.! Это результат работы в нескольких направлениях, по каждому из которых есть свои факты, цифры, выкладки.

За 2010 год 189 субъектов хозяйствования время от времени не выплачивали заработную плату работникам, 104 ее выплачивали ниже минимально гарантированного уровня. Так, за текущий год количество фактов выявления организаций, не выплативших заработную плату, увеличилось в 6,1 раза (!), а выплативших заработную плату ниже минимального гарантированного уровня — в 1,7 раза.

791 «ипэшник» в нарушение п. 2 Указа Президента Республики Беларусь от 18.06.2005 № 285 «О некоторых мерах по регулированию предпринимательской деятельности» привлекал к труду в качестве наемных работников лиц, не являющихся близкими родственниками или членами семьи.

Не заключали в письменной форме трудовые или гражданско-правовые договоры с наемными работниками 102 субъекта предпринимательской деятельности.

347 субъектов хозяйствования осуществляли выплаты гражданам заработной платы без отражения в регистрах бухгалтерского учета. В результате дополнительно предъявлено к уплате в бюджет 1 360,2 млн руб.

Налоговыми органами проводится работа по истребованию деклараций о доходах и имуществе, об источниках денежных средств у физических лиц, работающих на предприятиях, организациях, допустивших нарушения выплаты заработной платы, а также у руководителей таких субъектов предпринимательства.

ПОЧТИ ДЕТЕКТИВ

Чтобы обнаружить признаки нарушения, налоговому инспектору приходится быть и детективом, и экономистом, и еще много кем... Как проходит «расследование»? Возьмем, к примеру, предприятия, выплачивающие низкую заработную плату и, как результат, перечисляющие в бюджет подоходный налог в незна-

чительных размерах (либо не перечисляющие его вовсе).

На основании имеющейся в налоговых органах информации анализируется уровень сложившейся среднемесячной заработной платы на одного работающего в организациях (у индивидуальных предпринимателей) в сопоставлении с прожиточным минимумом по республике, а также в сравнении со среднемесячной заработной платой по отраслям. При проведении такого анализа на особом контроле находятся плательщики, у которых среднемесячная заработная плата не превышает двукратного бюджета прожиточного минимума.

При формировании координационных планов проверок, что происходит дважды в год и позволяет оперативно учитывать ситуацию на предприятиях, низкий уровень заработной платы в организации рассматривается в качестве дополнительного критерия при отнесении к группам риска.

Инспекторами налоговой службы при проведении выездных проверок плательщиков проводятся опросы работников (в том числе уволенных), в ходе которых выясняются фактический размер полученной заработной платы, порядок оформления трудовых отношений и т.д.

В отношении должностных лиц и учредителей таких организаций информация о низком уровне заработной платы направляется в отдел декларирования для проведения анализа их имущественного положения и принятия решения о целесообразности истребования деклараций о доходах и имуществе. Для получения объективной картины такой анализ проводится также в отношении совершеннолетних членов семей должностных лиц.

В случае установления фактов выплаты заработной платы без отражения в регистрах бухгалтерского учета или без оформления договорных отношений собранные доказательства направляются в органы финансовых расследований Комитета государственного контроля для выдачи заключения о выплате (выдаче) доходов физическим лицам, служащего основанием для предъявления к уплате подоходного налога.

МНС ПРЕДУПРЕЖДАЕТ...

Может показаться, что в обнаружении правонарушений и начислении штрафных санкций и заключается главная цель работы налоговых органов по борьбе с нелегалами. У налоговой службы есть убедительный аргумент, опровергающий такие мнения. Тут работает другая логика: налоговая служба не только может, но и должна создать предпосылки для добросовестного исполнения налогоплательщиками своих обязанностей — легальной работы в правовом поле и добровольной уплаты всех налоговых платежей. Преступление, как и болезнь, важнее не допустить, предотвратить, нежели раскрыть. Для этого ведется комплексная профилактическая и предупредительная работа, проводятся информационно-разъяснительные мероприятия.

Деятельность организаций с низким уровнем заработной платы регулярно рассматривается на заседаниях рабочих комиссий по платежам и расчетам с бюджетом в местных администрациях, в комиссиях по вопросам образования убытков и т.д. Систематизированная информация направляется в соответствующие государственные органы для принятия мер реагирования. Субъектам хозяйствования вручаются письменные предупреждения о недопустимости нарушений при выплате заработной платы и использования неучтенных наемных лиц, проводится консультационная работа с должностными лицами организаций по вопросу правильности отражения фонда оплаты труда и численности работающих в налоговых декларациях. К слову, подобная практика используется и налоговыми органами России.

В прошлом году МНС провело 197 пресс-конференций, брифингов, прямых линий, интервью, выступлений и т.д. Аналогичную работу проводят все налоговые инспекции на своем, местном, уровне. За 2010 год прошло почти 30 000 мероприятий по всей стране. Речь идет и о статьях в печатных изданиях, и о выступлениях по радио и телевидению, и о семинарах, на которых разъяснялись особенности применения изменившегося налогового законодательства. Проводились «круглые столы» со специалистами-практиками из различных от-

раслей экономики и сфер деятельности, в ходе которых налоговые органы получали необходимую для дальнейшего упрощения системы налогообложения информацию. Обо всем происходящем в системе налогообложения налогоплательщики оперативно информируются посредством размещения информации на сайте МНС.

НЕ ОДИН В ПОЛЕ ВОИН

Работа по выявлению и предотвращению случаев выплаты «серых» зарплат комплексная и системная. МНС совместно с заинтересованными министерствами разработана и выполняется система мер по сокращению налоговых правонарушений субъектами предпринимательской деятельности и совершенствованию законодательства в отдельных сферах деятельности. Правительством Республики Беларусь утверждена Программа деятельности МНС на 2010–2011 годы. В ней нашли отражение вопросы, касающиеся контроля за легальностью выплаты заработной платы. В сфере контроля за соблюдением субъектами предпринимательской деятельности трудового законодательства МНС тесно взаимодействует с Министерством труда и социальной защиты Республики Беларусь.

Еще год назад МНС разработало комплекс контрольных мероприятий для реализации налоговыми органами, включающий в себя мероприятия, направленные на предупреждение выплаты заработной платы «в конвертах».

Вопрос выплаты заработной платы в организациях, у которых размер среднемесячной заработной платы составляет менее 200 долл. в эквиваленте, в том числе ниже бюджета прожиточного минимума, изучается на заседаниях рабочей группы, созданной распоряжением Председателя Комитета государственного контроля.

«КОНВЕРТИРУЕМАЯ» ЗАРПЛАТА

В МНС уверены в том, что решению проблемы поможет устранение ряда имеющихся

пробелов в законодательстве, которые создают благоприятные условия для существования такого явления, как выплата заработной платы «в конвертах».

В соответствии с действующими в стране нормами к ответственности привлекается физическое лицо, получившее заработную плату без отражения в регистрах бухгалтерского учета, а не наниматель, ее выплативший и сокрывший источник выплаты заработной платы «в конвертах». Немало говорится в обществе и о том, что заинтересованность нанимателей в сокрытии истинного размера заработной платы как объекта исчисления платежей в ФСЗН обусловлена высоким уровнем таких отчислений.

Поиск решений идет уже давно. Сейчас налоговые органы работают в рамках Указа Президента Республики Беларусь от 16.10.2009 № 510 «О совершенствовании контрольной (надзорной) деятельности в Республике Беларусь». В ближайшее время войдет в действие Единая информационная база данных контролирующих (надзорных) органов, объединяющая все предприятия по группам риска на основе критериев риска, проставленных каждому субъекту каждым контролирующим (надзорным) органом.

В налоговой службе накапливаются сведения в отношении субъектов хозяйствования, допускающих нарушения. Полученные сведения используются наряду с критериями риска для последующего включения организаций в координационные планы. Особое внимание уделяется лжепредпринимательским структурам, а также коммерческим организациям, получившим по результатам деятельности убытки. Анализируются расходы по отношению к полученным доходам и в этой связи истребуются декларации о доходах и имуществе, об источниках денежных средств у физических лиц, работающих на предприятиях, организациях, допустивших нарушения выплаты заработной платы, а также у руководителей таких субъектов предпринимательства.

Разработан проект Указа Президента Республики Беларусь «О некоторых мерах по предотвращению выплаты (выдачи в натуральной форме) доходов без отражения в бухгалтерском

учете, учете доходов и расходов организаций и индивидуальных предпринимателей» (далее — Указ). Проект Указа, в частности, предусматривает освобождение от уплаты подоходного налога физических лиц, заявивших о получении заработной платы «в конвертах». С лиц, выплативших заработную плату «в конвертах», будут взыскиваться подоходный налог, обязательные страховые взносы, взносы на профессиональное пенсионное страхование и иные платежи в ФСЗН. В соответствии с проектом документа доходы, выплаченные организациями и индивидуальными предпринимателями физическим лицам без отражения в учете, признаются внебалансовыми и учитываются при налогообложении. Кроме того, указанные доходы, налоги, обязательные страховые взносы, взносы на профессиональное пенсионное страхование и иные платежи в ФСЗН не будут включаться в состав затрат (расходов) по производству и реализации товаров (работ, услуг), имущественных прав и во внебалансовые расходы, учитываемые при налогообложении организациями и индивидуальными предпринимателями.

Проектом Указа устанавливается административная ответственность должностных лиц и индивидуальных предпринимателей за выплату заработной платы «в конвертах».

Разработанный документ уже согласован с заинтересованными лицами и внесен на рассмотрение в Правительство Республики Беларусь.

ОТДЕЛИТЬ ЗЕРНА ОТ ПЛЕВЕЛ

В организации и планировании своей контрольной деятельности МНС руководствуется ориентирами, расставленными Директивой Президента Республики Беларусь от 31.12.2010 № 4 «О развитии предпринимательской инициативы и стимулировании деловой активности в Республике Беларусь».

Все предложения по совершенствованию, упрощению системы налогообложения рассматриваются сквозь призму требований, изложенных в этом документе. Так, в МНС изучаются и прорабатываются предложения, полученные из разных источников и направленные на легализацию выплаты заработной платы и увеличение поступлений подоходного налога. В частности, предлагается установить на законодательном уровне дополнительным условием для перехода на упрощенную систему налогообложения определенный размер заработной платы работников (к примеру, не ниже среднемесячной заработной платы по району (отрасли, области, города и т.д.), соответствующий месторасположению налогоплательщика либо не ниже двух бюджетов прожиточного минимума).

Рассматривается возможность установления нормы, при которой при начислении заработной платы в размере ниже минимального гарантированного размера подоходный налог с разницы между минимальным размером заработной платы и начисленной заработной платой будет перечисляться в бюджет налоговым агентом за счет собственных средств (без предоставления стандартных налоговых вычетов и льгот).

Предлагается при декларировании займов в качестве источников денежных средств установить ставку подоходного налога, который будет возвращаться по мере погашения кредитов и займов.

Изучается вопрос о внесении изменений в законодательство, направленных на формирование экономической заинтересованности нанимателя с установлением прогрессивной шкалы отчислений в ФСЗН: чем выше заработная плата, тем ниже процент отчислений.

Все предложения проходят тщательную экспертизу. Помогут ли все перечисленные меры налоговой службе справиться с проблемой, которая носит актуальный экономический и социальный характер, покажет будущее.

СКИМН Вячеслав Вячеславович,
журналист

ОСОБЕННОСТИ ПРОВЕРКИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ



В последнее время в Республике Беларусь уделяется большое внимание организации и проведению контрольными (надзорными) органами проверок, в том числе в автотранспортных организациях. В связи с этим было принято значительное количество документов и отменен ряд ранее действовавших. Из принятых наиболее важным является Указ Президента Республики Беларусь от 16.10.2009 № 510 «О совершенствовании контрольной (надзорной) деятельности в Республике Беларусь» (далее — Указ № 510).

ОБЩИЕ ВОПРОСЫ

Внеплановые тематические оперативные проверки автотранспортных организаций проводятся в пределах компетенции следующими органами (п. 10 Указа № 510):

- Комитетом государственного контроля Республики Беларусь;
- Государственной инспекцией охраны животного и растительного мира при Президенте Республики Беларусь;
- Министерством по налогам и сборам Республики Беларусь;
- Министерством природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь;
- Государственным комитетом по стандартизации Республики Беларусь и их территориальными органами;
- Национальным банком Республики Беларусь и его главными управлениями по областям;

- подразделениями Государственной автомобильной инспекции (ГАИ);
- Транспортной инспекцией Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и ее филиалами.

При внеплановой тематической оперативной проверке контролируются вопросы соблюдения проверяемыми субъектами законодательства в области транспортной деятельности требований безопасности и экологических требований при эксплуатации транспорта (включая наличие установленных законодательством сопроводительных документов, техническое состояние транспортных средств) (п. 84 Положения о порядке организации и проведения проверок, утвержденного Указом № 510).

По критериям отнесения проверяемого субъекта к группе риска для назначения плановых проверок, утвержденным Указом № 510, деятельность в области промышленной безопасности, безопасности движения, эксплуатации транспорта и перевозки опасных грузов подпадает в том числе:

- в высокую группу рисков:
 - эксплуатация потенциально опасных объектов;
 - осуществление деятельности, связанной с потенциально опасными объектами (исключая их эксплуатацию);
 - осуществление перевозки опасных грузов 1–7-го классов опасности;
 - наличие случаев аварий, инцидентов и несчастных случаев в календарном году;
- в среднюю группу риска:
 - осуществление специальной подготовки и переподготовки лиц, связанных с перевозкой опасных грузов;
 - изготовление, ремонт, диагностирование транспортных средств, оборудования, тары и упаковок для перевозки опасных грузов;
 - осуществление перевозки опасных грузов 8 и 9-го классов опасности.

Согласно ст. 1 Закона Республики Беларусь от 05.05.1998 № 140-З «Об основах транспортной деятельности» (далее — Закон о транспортной деятельности) транспортная деятель-

ность — совокупность организационных и технологических операций по перемещению грузов, пассажиров и багажа автомобильным, воздушным, железнодорожным, морским, внутренним водным, городским электрическим транспортом, метро и иным транспортом, а также транспортно-экспедиционная деятельность (ТЭД), другие связанные с перевозкой транспортные работы и услуги, выполняемые (оказываемые) на договорной основе или иных законных основаниях. Следовательно, автотранспортные организации отнесены к высокой и средней группе риска для назначения плановых проверок.

Статьей 1 Закона Республики Беларусь от 14.08.2007 № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» автомобильные перевозки классифицированы на автоперевозки пассажиров и багажа (далее — автоперевозка пассажиров) и грузов.

Кроме того, автоперевозки подразделяются на внутриреспубликанские и международные.

К внутриреспубликанским относятся:

- **городские** — автоперевозки, выполняемые в пределах города (населенного пункта) и за его пределы до пунктов, установленных решением местных исполнительных и распорядительных органов;
- **пригородные** — автоперевозки, которые не могут быть отнесены к городским и выполняются в пределах административных границ района или за его пределы с протяженностью маршрута не более 50 км, измеряемого от границ города (населенного пункта), являющегося начальным пунктом маршрута;
- **междугородные внутриобластные** — автоперевозки, которые не могут быть отнесены к городским или пригородным и выполняются в пределах административных границ областей Республики Беларусь;
- **междугородные межобластные** — автоперевозки, которые не могут быть отнесены к городским или пригородным и выполняются по территориям двух и более областей Республики Беларусь.

Автомобильные перевозки пассажиров могут выполняться в регулярном или нерегулярном сообщении.

К автомобильным перевозкам пассажиров в регулярном сообщении относятся систематические автоперевозки пассажиров, выполняемые согласно расписаниям либо интервалам движения транспортных средств с установленными началом и окончанием работы по определенным маршрутам с местами посадки и высадки пассажиров, оборудованными в соответствии с требованиями технических нормативных правовых актов. Они подразделяются на перевозки транспортом общего пользования и иные автоперевозки пассажиров в регулярном сообщении.

Если перевозки не могут быть отнесены к автоперевозкам пассажиров в регулярном сообщении, то их называют автоперевозками в нерегулярном сообщении.

Наряду с автомобильными перевозками автотранспортные организации осуществляют ТЭД. Согласно ст. 8 Закона Республики Беларусь от 13.06.2006 № 124-З «О транспортно-экспедиционной деятельности» к транспортно-экспедиционным услугам относятся:

- услуги, связанные с подготовкой груза к перевозке: определение массы груза, упаковка, затаривание, маркировка, пакетирование, сортировка груза;
- услуги, связанные с погрузкой (выгрузкой) груза: обеспечение выполнения погрузочно-разгрузочных работ, в том числе перевалки груза при смешанной перевозке, закрепления, укрытия, увязки груза, а также предоставление необходимых для этих целей приспособлений;
- организация процесса перевозки груза любым видом транспорта;
- оформление перевозочных, грузосопроводительных и иных документов, необходимых для выполнения перевозки груза;
- сопровождение груза в процессе перевозки и иные услуги по обеспечению его сохранности;
- согласование схемы (маршрута, последовательности) перевозки груза несколькими видами транспорта при смешанной перевозке;
- консолидация и деконсолидация отправок грузов;
- представление груза и сопроводительных документов в таможенные органы;

- проверка количества мест, массы и состояния груза;
- хранение груза;
- прием груза в пункте назначения;
- уплата пошлин, сборов и других платежей, связанных с оказываемыми транспортно-экспедиционными услугами;
- осуществление расчетов с участниками ТЭД;
- консультирование по вопросам организации перевозок грузов;
- оказание информационных услуг, связанных с перевозкой груза;
- иные услуги, связанные с перевозкой груза.

ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ

Государственное регулирование транспортной деятельности осуществляется Президентом Республики Беларусь, Советом Министров Республики Беларусь, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, другими республиканскими органами государственного управления и иными государственными организациями, подчиненными Правительству Республики Беларусь, в пределах их компетенции. Государственное регулирование транспортной деятельности включает (ст. 10 Закона о транспортной деятельности):

- проведение единой государственной политики в области транспортной деятельности;
- формирование нормативно-правовой базы, регламентирующей транспортную деятельность;
- формирование системы информационного обеспечения в области транспортной деятельности;
- разработку и реализацию направлений и программ развития транспортной деятельности, а также ее государственную поддержку;
- обеспечение условий для развития рынка транспортных работ и услуг, конкурентной среды в области транспортной деятельности через подтверждение соответствия объектов транспортной деятельности,

транспортных работ и услуг требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации, лицензирование, приватизацию;

- разработку требований по обеспечению безопасности транспортной деятельности, а также норм охраны окружающей среды;
- организацию международного сотрудничества в области транспортной деятельности;
- иное государственное регулирование в соответствии с актами законодательства Республики Беларусь.

Приступая к проверке, сначала требуется установить, какие виды ТЭД:

- осуществляет проверяемая организация;
- предусмотрены учредительными документами;
- лицензируются.

Лицензирование отдельных видов экономической деятельности является одним из средств государственного регулирования деятельности субъектов хозяйствования. Лицензирование в области транспортной деятельности осуществляется в соответствии с законодательством Республики Беларусь о лицензировании (ст. 15 Закона о транспортной деятельности).

Согласно п. 2 Положения о лицензировании отдельных видов деятельности, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 01.09.2010 № 450 (далее — Положение о лицензировании), лицензирование — это комплекс реализуемых государством мер, связанных с выдачей лицензий, их дубликатов, внесением в лицензии изменений и (или) дополнений, приостановлением, возобновлением, продлением срока действия лицензий, прекращением их действия, аннулированием лицензий, контролем за соблюдением лицензиатами при осуществлении лицензируемых видов деятельности соответствующих лицензионных требований и условий.

В соответствии с п. 4 Перечня видов деятельности, на осуществление которых требуются специальные разрешения (лицензии), и уполномоченных на их выдачу государственных органов и государственных организаций,

приведенного в приложении к Положению о лицензировании, лицензированию подлежит деятельность в области автомобильного транспорта, в том числе:

- перевозки пассажиров:
 - городские и пригородные;
 - междугородные;
 - международные;
 - автомобилями-такси;
- международные перевозки грузов.

На все эти виды деятельности выдавать лицензии сроком на 10 лет уполномочено Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

При проверке вопросов, связанных с лицензионными видами деятельности, особое внимание уделяется соблюдению проверяемой организацией лицензионных требований и условий осуществления лицензируемой деятельности.

Согласно части первой ст. 12.7 Кодекса об административных нарушениях Республики Беларусь (далее — КоАП) предпринимательская деятельность, осуществляемая без специального разрешения (лицензии), когда такое специальное разрешение (лицензия) обязательно, либо с нарушением правил и условий осуществления видов деятельности, предусмотренных в специальных разрешениях (лицензиях), если в этих деяниях нет состава преступления, влечет наложение штрафа в размере от 10 до 50 базовых величин, на индивидуального предпринимателя — от 20 до 200 базовых величин с конфискацией дохода, полученного в результате такой деятельности, или без конфискации, или лишение права заниматься определенной деятельностью, а на юридическое лицо — до 500 базовых величин с конфискацией дохода, полученного в результате такой деятельности, или без конфискации, или лишение права заниматься определенной деятельностью.

Предпринимательская деятельность, осуществляемая без государственной регистрации либо без государственной регистрации и специального разрешения (лицензии), когда такое специальное разрешение (лицензия) обязательно, если в этом деянии нет состава преступления, влечет наложение штрафа в размере до 100 базовых величин с конфиска-

цией предметов административного правонарушения, орудий и средств совершения административного правонарушения независимо от того, в чьей собственности они находятся, а также дохода, полученного в результате такой деятельности, или без конфискации (ч. 1 прим. ст. 12.7 КоАП).

Наряду с административной предусмотрена уголовная ответственность за нарушение законодательства в области лицензирования в соответствии с Уголовным кодексом Республики Беларусь (далее — УК).

Предпринимательская деятельность, осуществляемая без государственной регистрации либо без специального разрешения (лицензии), когда такое специальное разрешение (лицензия) обязательно (незаконная предпринимательская деятельность), сопряженная с получением дохода в крупном размере, наказывается штрафом, или лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, или арестом на срок до шести месяцев, или ограничением свободы на срок до двух лет, или лишением свободы на срок до трех лет (ч. 1 ст. 233 УК).

Действия, предусмотренные частью первой ст. 233 УК, совершенные лицом, ранее судимым за преступление, предусмотренное настоящей статьей, а равно незаконная предпринимательская деятельность, сопряженная с получением дохода в особо крупном размере, наказываются ограничением свободы на срок до пяти лет или лишением свободы на срок от двух до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью или без лишения (ч. 2 ст. 233 УК).

Действия, предусмотренные частями первой или второй ст. 233 УК, совершенные организованной группой, наказываются лишением свободы на срок от двух до семи лет с конфискацией имущества или без конфискации и с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью или без лишения (ч. 3 ст. 233 УК).

В контексте ст. 233 УК:

- под доходом от незаконной предпринимательской деятельности следует понимать всю сумму выручки в денежной или натураль-

ной форме без учета затрат на ее получение. Доход, полученный в натуральной форме, подлежит определению в денежном выражении;

- доход от незаконной предпринимательской деятельности признается полученным в крупном размере, если он в 1 000 раз и более превышает размер базовой величины, установленной на день совершения преступления, в особо крупном размере — в 2 500 раз и более превышает размер такой базовой величины.

В соответствии с п. 3.2 Положения о ликвидации (прекращении деятельности) субъектов хозяйствования, утвержденного Декретом Президента Республики Беларусь от 16.01.2009 № 1, юридическое лицо может быть ликвидировано по решению хозяйственного суда в случае осуществления деятельности без надлежащего специального разрешения (лицензии), либо запрещенной законодательными актами, либо с иными неоднократными или грубыми нарушениями законодательных актов, признания судом государственной регистрации юридического лица недействительной, аннулирования государственной регистрации индивидуального предпринимателя.

Частью второй ст. 57 Гражданского кодекса Республики Беларусь установлено, что юридическое лицо может быть ликвидировано по решению суда в случаях осуществления деятельности без специального разрешения (лицензии), либо деятельности, запрещенной законодательством, либо с иными неоднократными или грубыми нарушениями законодательства, либо при систематическом осуществлении деятельности, противоречащей уставным целям юридического лица, или признания судом недействительной регистрации юридического лица в связи с допущенными при его создании нарушениями законодательства, а также в иных случаях, предусмотренных законодательными актами.

ПРИОБРЕТЕНИЕ АВТОТРАНСПОРТА, ЕГО ПОСТАНОВКА НА УЧЕТ И СНЯТИЕ С УЧЕТА В ГАИ

Осуществление транспортной деятельности предполагает использование автотранспорта.

В связи с этим проверяется своевременность регистрации в ГАИ и постановки на бухгалтерский учет автотранспорта исходя из требований Положения о порядке государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией транспортных средств, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31.12.2002 № 1849 (далее — Правила госрегистрации).

Согласно п. 3 Правил госрегистрации регистрацию транспортных средств осуществляют регистрационные, регистрационно-экзаменационные подразделения ГАИ главного управления внутренних дел (УВД) Минского горисполкома, УВД облисполкомов, отделов и УВД городских, районных исполкомов (местных администраций).

Собственники транспортных средств представляют в регистрационные подразделения для регистрации транспортные средства в течение 10 дней со дня:

- их приобретения, если в отношении этих транспортных средств в соответствии с законодательством не требуется совершения таможенных операций, связанных с их выпуском;
- их выпуска таможенными органами, результаты которого допускают их эксплуатацию на территории Республики Беларусь в соответствии с законодательством, если в отношении этих транспортных средств требуется совершение таможенных операций, связанных с их выпуском;
- вступления в силу решения компетентного органа о признании права собственности на транспортное средство.

Регистрационные действия от имени собственника может совершать его представитель на основании документа, подтверждающего его полномочия (п. 6 Правил госрегистрации).

При постановке на бухгалтерский учет транспортные средства классифицируются как основные средства. В соответствии с п. 2 Инструкции по бухгалтерскому учету основных средств, утвержденной постановлением Министерства финансов Республики Бела-

русь от 12.12.2001 № 118, активы, имеющие материально-вещественную форму, организацией принимаются к бухгалтерскому учету в качестве основных средств при одновременном выполнении следующих условий:

- активы предназначены для:
 - использования в производстве продукции, при выполнении работ или оказании услуг;
 - использования во вспомогательных, обслуживающих производствах и хозяйствах;
 - управленческих нужд организации;
 - предоставления организацией за плату во временное владение и пользование или во временное пользование;
- активы предназначены для использования в течение срока продолжительностью свыше 12 месяцев;
- активы способны приносить организации экономические выгоды (доход) в будущем;
- активы не предполагаются на момент приобретения для последующей перепродажи.

При этом ввод основного средства в эксплуатацию — в данном случае транспортного средства — осуществляется в момент его поступления в организацию, а не в момент регистрации в ГАИ.

ПОДДЕРЖАНИЕ АВТОТРАНСПОРТА В ИСПРАВНОМ СОСТОЯНИИ

Для поддержания транспортных средств в рабочем состоянии и продления срока их эксплуатации необходимо периодически проводить технический осмотр и ремонт. Это способствует ритмичной работе предприятия, более полному использованию техники и снижению простоев.

Согласно п. 32 Инструкции об отражении в бухгалтерском учете хозяйственных операций с основными средствами, утвержденной постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 20.12.2001 № 127 (далее — Инструкция № 127), фактические затраты, связанные с модернизацией, реконструкцией, дооборудованием, достройкой, техническим

диагностированием и соответствующим освидетельствованием объектов основных средств, отражаются в бухгалтерском учете записями по дебету сч. 08 «Вложения во внеоборотные активы» и кредиту сч. 60 «Расчеты с поставщиками и подрядчиками» — при осуществлении работ подрядным способом и по дебету сч. 08 «Вложения во внеоборотные активы» и кредиту сч. 02 «Амортизация основных средств», 10 «Материалы», 69 «Расчеты по социальному страхованию и обеспечению», 70 «Расчеты с персоналом по оплате труда» и других счетов — при осуществлении работ хозяйственным способом.

Таким образом, в себестоимость продукции (работ, услуг) включаются затраты по содержанию основных средств, используемых в предпринимательской деятельности, в рабочем состоянии (расходы на технический осмотр и уход, на проведение текущего, среднего и капитального ремонта). Затраты на проведение модернизации оборудования, а также реконструкции объектов основных средств в себестоимость продукции (работ, услуг) не включаются.

Следовательно, сначала проверяется соблюдение приведенных выше условий, а затем — порядок отражения на счетах бухгалтерского учета понесенных в связи с выполняемыми работами расходов. В процессе использования объектов основных средств возникают затраты, которые направлены:

1) на улучшение состояния объекта для продления срока службы, ресурса и (или) повышения его производительности. Затраты на проведение модернизации, реконструкции, частичной ликвидации, дооборудования, достройки, технического диагностирования и соответствующего освидетельствования, иных работ капитального характера не включаются в себестоимость, а относятся на увеличение первоначальной (восстановительной) стоимости объектов основных средств после окончания работ. Это значит, что понесенные расходы накапливаются на сч. 08 «Капитальные вложения», а затем списываются в кредит этого счета в корреспонденции со сч. 01 «Основные средства».

При модернизации транспортных средств следует учитывать требования Правил госрегистрации в части, касающейся согласования из-

менений, повлекших изменение характеристик автотранспортного средства.

Внесение изменений в регистрационные документы осуществляется при переоборудовании транспортных средств, замене номерных агрегатов, регистрационных знаков, изменении цвета, а также сведений о собственнике (владельце) транспортного средства (п. 30 Правил госрегистрации). Для внесения соответствующих изменений в регистрационные документы собственник транспортного средства обязан обратиться в регистрационное подразделение в течение 10 дней со дня наступления оснований для внесения таких изменений.

При замене кузова (кабины, рамы) внесение изменений в регистрационные документы производится по разрешению начальника регистрационного подразделения только после осмотра транспортного средства, на котором предполагается замена. Если сведения о предыдущей регистрации в регистрационных подразделениях устанавливаемого кузова (кабины, рамы) отсутствуют, то необходимо представление документов, выданных таможенными органами государств — членов таможенного союза, подтверждающих, что кузов (кабина, рама) имеет статус товара таможенного союза.

Запрещается внесение изменений в регистрационные документы при замене кузова (кабины, рамы) транспортного средства одной модели кузовом (кабиной, рамой) другой модели, кроме случаев замены кузовов разных типов в пределах одной модели и кузовов (кабин, рам), унифицированных по габаритам и внешнему виду (п. 31 Правил госрегистрации).

Внесение изменений в регистрационные документы при установке двигателей на транспортные средства других моделей разрешается в том случае, если организацией-изготовителем выпускаются (выпускались) транспортные средства в данной комплектации средства (п. 32 Правил госрегистрации);

2) на поддержание основных средств в рабочем состоянии. К таким затратам относятся расходы на технический осмотр и уход, на проведение текущего, среднего и капитального ремонтов, которые включаются в себестоимость товаров, продукции, работ, услуг. Приведенные

расходы отражаются с учетом закрепленного в учетной политике способа:

2.1. учет расходов на ремонт основных средств предусматривает признание данных расходов в бухгалтерском учете в периоде их фактического осуществления. Данный порядок основан на общих принципах признания расходов, сформулированных в п. 17 Инструкции по бухгалтерскому учету «Расходы организации», утвержденной постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 26.12.2003 № 182;

2.2. учет расходов на ремонт основных средств основан на положениях п. 36 Инструкции № 127, в соответствии с которыми организация может создавать резерв расходов на ремонт основных средств (в т.ч. арендованных) в целях равномерного включения предстоящих расходов на ремонт основных средств в издержки производства или обращения отчетного периода;

2.3. учет расходов на ремонт основных средств основан на положениях разъяснений к сч. 97 «Расходы будущих периодов» Инструкции по применению Типового плана счетов, утвержденной постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 30.05.2003 № 89, согласно которой расходы по неравномерно проводимому в течение года ремонту основных средств учитываются в составе расходов будущих периодов. При выборе данного варианта организации следует учитывать, что его применение требует утверждения сроков списания расходов будущих периодов.

Владельцы транспортных средств обязаны не только соблюдать правила эксплуатации транспортных средств, но и своевременно проводить диагностирование исправности и работоспособности составных частей автомобиля, техническое состояние которых влияет непосредственно на безопасность движения, топливную экономичность и состояние окружающей среды. Автотранспортные

средства оснащены приборами, узлами и агрегатами, порядок эксплуатации и учета работы которых регламентируется отдельными нормативными актами:

- Инструкцией о порядке использования тахографов на транспортных средствах, утвержденной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21.02.2008 № 8;
- Правилами эксплуатации стартерных аккумуляторных батарей, утвержденными постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 04.06.2002 № 16;
- Правилами эксплуатации автомобильных шин, утвержденными постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21.12.2000 № 52 и др.

Кроме того, в ходе осуществления хозяйственных операций по эксплуатации и техническому обслуживанию автотранспортных средств используются различные измерительные приборы, которые должны проходить поверку. К их числу относятся тахометры, таксометры механические и электронные, спидометры, тахографы, счетчики электрической энергии и др. Перечень таких приборов, периодичность проведения поверки, организация и порядок ее проведения приведены в СТБ 8003-93 «Система обеспечения единства измерений Республики Беларусь. Поверка средств измерений. Организация и порядок проведения».

В соответствии со ст. 1 Закона Республики Беларусь от 05.09.1995 № 3848-XII «Об обеспечении единства измерений» средство измерений — техническое средство, предназначенное

Справка

Следует иметь в виду, что с 1 июня 2011 г. вводятся в действие технические кодексы установившейся практики ТКП 299-2011 (02190) «Автомобильные шины. Нормы и правила обслуживания» и ТКП 298-2011 (02190) «Стартерные аккумуляторные батареи. Нормы и правила обслуживания», утвержденные приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21.03.2011 № 149-Ц (далее — ТКП). Они разработаны БелНИИТ «Транстехника» взамен Правил эксплуатации автомобильных шин, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21.12.2000 № 52 и Правил эксплуатации стартерных аккумуляторных батарей, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 04.06.2002 № 16 соответственно.

для измерений, воспроизводящее и (или) хранящее единицу измерения, а также кратные либо дольные значения единицы измерения, имеющее метрологические характеристики, значения которых принимаются неизменными в течение определенного времени.

При проведении проверки и выявлении нарушений могут быть применены административные меры ответственности, предусмотренные законодательством Республики Беларусь.

Выпуск в эксплуатацию лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, транспортного средства, имеющего неисправности, при наличии которых его эксплуатация запрещена, или переоборудованного без соответствующего разрешения, или не зарегистрированного в установленном порядке, или не прошедшего государственного технического осмотра, влечет наложение штрафа в размере от 4 до 6 базовых величин (ст. 18.24 КоАП).

Выпуск в эксплуатацию руководителем и (или) иным должностным лицом государственной или иной организации, имеющей долю государственной собственности, или колхоза техники с неисправными спидометрами влечет наложение штрафа в размере от 5 до 10 базовых величин (ч. 2 ст. 18.12 КоАП).

Несвоевременная регистрация или перерегистрация транспортного средства, либо непредставление его без уважительной причины в установленный срок для государственного технического осмотра, либо управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке или не прошедшим государственный технический осмотр, влекут предупреждение или наложение штрафа в размере до 2 базовых величин (ч. 5 ст. 18.12 КоАП).

МЕДИЦИНСКИЕ ОСМОТРЫ ВОДИТЕЛЕЙ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Согласно п. 327 Правил автомобильных перевозок грузов, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.06.2008 № 970, для обеспечения безопас-

ности автомобильной перевозки грузов автопоезда должен:

- организовать проведение предрейсовых и иных медицинских обследований водителей транспортных средств в порядке, определяемом Министерством здравоохранения Республики Беларусь по согласованию с Министерством транспорта и коммуникаций и Министерством внутренних дел Республики Беларусь. Водитель, осуществляющий деятельность в качестве индивидуального предпринимателя, обязан проходить предрейсовое медицинское обследование в организациях, имеющих специальное разрешение (лицензию) на данный вид деятельности;
- обеспечить учет и анализ данных медицинских обследований водителей, склонных к употреблению алкогольных напитков, наркотиков или страдающих хроническими заболеваниями;
- контролировать сроки прохождения водителями обязательного периодического медицинского обследования в порядке, установленном законодательством Республики Беларусь;
- осуществлять иные действия в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

Согласно ст. 23 Закона Республики Беларусь от 25.01.2008 № 313-З «О дорожном движении» обязательное медицинское переосвидетельствование проводится в следующие сроки:

- водителей механических транспортных средств, выполняющих перевозки пассажиров, опасных грузов, — через каждые три года, а достигших 50-летнего возраста, — ежегодно;
- водителей механических транспортных средств и самоходных машин, достигших 60-летнего возраста, и водителей-инвалидов — через каждые два года;
- других водителей механических транспортных средств, самоходных машин — через каждые пять лет.

Согласно п. 2 Инструкции о порядке проведения предрейсовых и иных медицинских обследований водителей механических транспортных средств (за исключением колесных тракторов), утвержденной постановлением Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 03.12.2002 № 84 (далее — Инструкция

№ 84), под предрейсовым обследованием понимается оценка состояния здоровья водителя механического транспортного средства, осуществляемая перед выездом в рейс или во время него, включающая в себя в обязательном порядке определение наличия или отсутствия клинических признаков состояния алкогольного опьянения или состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ (далее — состояние опьянения), наличия или отсутствия паров алкоголя в выдыхаемом воздухе, наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ (далее — наркотические средства или иные вещества) в биологических образцах (моча или слюна) и решение вопроса о возможности допуска к работе водителя (необходимости отстранения от работы).

Предрейсовые и иные медицинские обследования водителей механических транспортных средств (за исключением колесных тракторов) проводятся (п. 3 Инструкции № 84):

- юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность в области автомобильного транспорта, на осуществление которой требуется специальное разрешение (лицензия);
- юридическими лицами, осуществляющими деятельность по подготовке, переподготовке и повышению квалификации водителей механических транспортных средств, самоходных машин и лиц, участвующих управлению ими.

Предрейсовое обследование включает в себя (п. 53 Инструкции № 84):

- опрос водителя о состоянии здоровья;
- измерение пульса и артериального давления;
- измерение при наличии медицинских показаний температуры тела;
- использование прибора, предназначенного для определения концентрации паров алкоголя в выдыхаемом воздухе, соответствующего требованиям технических нормативных правовых актов;
- использование экспресс-тестов, предна-

значенных для определения наличия наркотических средств или иных веществ в биологических образцах;

- определение наличия клинических признаков состояния опьянения.

В случае принятия медицинским работником решения о допуске к работе (возможности ее продолжения) водителя в путевом листе ставится соответствующая отметка и подпись медицинского работника, проводившего предрейсовое обследование (п. 8 Инструкции № 84).

Руководитель организации принимает решение в отношении водителя, не допущенного к управлению транспортным средством.

Должностным и иным лицам транспортных и других организаций, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, запрещается допускать водителей к управлению транспортными средствами и участию в дорожном движении с нарушением требований, установленных Правилами дорожного движения, утвержденных Указом Президента Республики Беларусь от 28.11.2005 № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения».

Следует также учитывать требования Инструкции о порядке проведения контроля состояния водителей механических транспортных средств на предмет нахождения в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном употреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ, утвержденной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 29.10.2008 № 110.

Наряду с этим Положением о порядке проведения освидетельствования физических лиц на предмет выявления состояния алкогольного опьянения и (или) состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ, утвержденным постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 14.04.2011 № 497, определяется порядок проведения освидетельствования физического лица, в отношении которого ведется административный процесс, на предмет выявления состояния опьянения.

Осмотры проводятся в объеме, необходимом для определения факта нахождения водителя в состоянии опьянения, с использованием приборов, соответствующих требованиям технических нормативных правовых актов.

При выявлении в результате приборного контроля состояния опьянения работником, осуществлявшим контроль:

- составляется рапорт для уполномоченного должностного лица нелицензиата;
- результаты приборного контроля опьянения заносятся в журнал регистрации водителей, отстраненных от работы.

При несогласии водителя с результатами приборного контроля опьянения проводится предрейсовое и иное медицинское обследование водителя в установленном законодательством порядке по письменному направлению

уполномоченного должностного лица нелицензиата или по заявлению водителя.

Отказ водителя от прохождения приборного контроля опьянения является основанием для отстранения его от работы.

В соответствии со ст. 18.25 КоАП допуск к управлению транспортным средством лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, водителя, находящегося в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ, или лица, не имеющего права управления транспортным средством, или лица, не прошедшего освидетельствования в случаях, когда оно обязательно, — влечет наложение штрафа в размере от 2 до 8 базовых величин.

ЛЕМЕШ Валентина Николаевна,

доцент, кандидат экономических наук,

член методологического совета по аудиторской деятельности

Министерства финансов Республики Беларусь

ООО «Белэрудит» при поддержке ИПА «Регистр»



ВАЛЮТНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ
Юридический мир

Директор магазина
ОБЗОР СУДЕБНОЙ

секретарское ДЕЛО
КАДРОВИК

Финансовый директор
НАЛОГОВЫЙ ВЕСТНИК

К
ПЕНООБРАЗОВАНИЕ
БИЗНЕСА

МСФО

проводит информационный семинар:

24.06.2011

«Практика проверок финансово-хозяйственной деятельности»

В ПРОГРАММЕ:

- ✓ Совершенствование контрольной деятельности в Республике Беларусь в 2011 году (Указ Президента Республики Беларусь № 510). Повышение эффективности финансовой деятельности организаций всех форм собственности. Правовое регулирование порядка организации и проведения проверок финансово-хозяйственной деятельности предприятия. Особенности проведения проверок органами КГК. Профилактика нарушений финансово-хозяйственной деятельности в Республике Беларусь.
- ✓ Типичные ошибки и преступления у проверяемых субъектов хозяйствования. Случаи превышения полномочий проверяющих. Отдельные аспекты применения административной ответственности по результатам проверок финансово-хозяйственной деятельности (налоговых выплат; таможенных платежей и наличного денежного обращения).
- ✓ Проверка валютных платежей.
- ✓ Контроль за порядком расходования бюджетных средств.
- ✓ Профилактика экономических преступлений органами ГУБЭП МВД РБ.

ЛЕКТОРЫ: специалисты Комитета государственного контроля Республики Беларусь; Генеральной Прокуратуры Республики Беларусь, ГУБЭП МВД РБ, Национального банка Республики Беларусь, Министерства финансов (Казначейства) Республики Беларусь.

Проводим семинары по интересующим вас темам!!!

Стоимость участия в семинаре — 198 690 бел. руб., в т.ч. НДС (20%) 33 115 бел. руб.

!АКЦИЯ! Приглашаем 2 специалистов на 1 оплату. Принимаем заявки на проведение корпоративных семинаров.

Заявки на участие в семинарах и вопросы для лекторов принимаются по телефонам, факсам

и e-mail: (017) 233-51-97, 288-03-85, 286-06-08 (внутр. 204), (029) 689-09-32, Belerudit_1992@tut.by.

Заполните заявку на сайте Belerudit.by, и мы вам обязательно перезвоним.

УНП 100067893

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПОРЯДКА



Глава 18 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях (далее — КоАП) посвящена административной ответственности за правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта. В рамках данной главы объединены различные составы, регламентирующие вопросы транспортной деятельности, в том числе предусматривается административная ответственность за нарушение установленного порядка выполнения перевозок пассажиров на различных видах транспорта.

Исходя из анализа правоприменительной практики следует, что чаще всего нарушения в рассматриваемой сфере фиксируются при перевозках пассажиров автомобильным транспортом. Так, пассажир привлекается к административной ответственности за безбилетный проезд (ст. 18.30 КоАП), а автоперевозчик — за провоз пассажира без билета или багажа без квитанции (ст. 18.32 КоАП).

Согласно части первой ст. 2.1 КоАП административным правонарушением признается противоправное, виновное, а также характеризующееся другими признаками, предусмотренны-

ми КоАП, деяние (действие или бездействие), за которое установлена административная ответственность. При этом основанием для административной ответственности выступает такая противоправность, которая сформулирована в качестве объективной стороны состава административного правонарушения. В нашем случае установление административной противоправности предполагает обращение к специальным нормам права, устанавливающим порядок выполнения автомобильных перевозок пассажиров.

Среди нормативных актов, регулирующих отношения в сфере организации и выполне-

ния автоперевозок пассажиров, прежде всего необходимо отметить Закон Республики Беларусь от 14.08.2007 № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» (далее — Закон об автоперевозках) и Правила автомобильных перевозок пассажиров, утвержденные постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.06.2008 № 972 «О некоторых вопросах автомобильных перевозок пассажиров» (далее — Правила).

Статья 18.30 КоАП «Безбилетный проезд» устанавливает административную ответственность за безбилетный проезд пассажиров на всех видах городского транспорта, а также прохождение контрольного турникета (линии контроля) в метрополитене без наличия документа, подтверждающего право на проезд.

Исходя из содержания указанной статьи и ее смысла, а также установившейся практики следует, что речь идет исключительно о перевозках пассажиров в регулярном сообщении. Квалифицирующим признаком, лежащим в основе разграничения административного правонарушения по частям первой, второй и третьей ст. 18.30 КоАП, выступает вид перевозок — городские, пригородные, междугородные.

Объективная сторона правонарушения представлена действием — безбилетным проездом. В соответствии со ст. 29 Закона об автоперевозках пассажир **обязан иметь во время поездки билет и (или) документ, подтверждающий право на льготы по оплате проезда либо на бесплатный проезд.**

Обстоятельствами, достаточными для привлечения к административной ответственности по ст. 18.30 КоАП, являются:

- 1) отсутствие билета, то есть документа, подтверждающего оплату перевозки пассажира в регулярном сообщении при отсутствии у последнего льгот по оплате проезда;
- 2) отсутствие документа, подтверждающего право на льготы по оплате проезда либо на бесплатный проезд, при наличии у пассажира таких льгот.

При этом сам факт оплаты проезда либо наличия льгот по оплате проезда, при отсутствии

билета или документа, удостоверяющего право на льготы по оплате проезда (в т.ч. их утеря), не является основанием, препятствующим привлечению к административной ответственности (п. 55 Правил).

Что касается льгот по оплате проезда, то они устанавливаются специальными нормативными актами. Так, Законом Республики Беларусь от 14.06.2007 № 239-З «О государственных социальных льготах, правах и гарантиях для отдельных категорий граждан» (далее — Закон о льготах) установлены категории граждан, имеющих право на бесплатный проезд или право на 50%-ную скидку со стоимости проезда на городских, пригородных и междугородных перевозках пассажиров в регулярном сообщении различными видами транспорта.

Право на льготы по оплате проезда либо на бесплатный проезд удостоверяется документом, подтверждающим отнесение пассажира к соответствующей категории граждан.

В некоторых случаях для рассматриваемых целей установлены специальные правила. Так, согласно п. 1.1 Указа Президента Республики Беларусь от 01.03.2010 № 126 «О государственной поддержке инвалидов» лицо, сопровождающее инвалида I группы или ребенка-инвалида в возрасте до 18 лет, имеет право на бесплатный проезд на железнодорожном, водном и автомобильном пассажирском транспорте общего пользования регулярного пригородного сообщения (кроме такси). Данное право реализуется гражданами при предъявлении документов сопровождаемого (удостоверения инвалида I группы или ребенка-инвалида).

В отдельных случаях дополнительно к документу, удостоверяющему отнесение пассажира к категории граждан, имеющих льготу по оплате проезда, необходимо иметь специальный талон (ст. 15 Закона о льготах, п. 53 Правил).

Согласно установленным Правилами нормам **билет приобретается до начала перевозки.** При городских перевозках — до следующей после посадки пассажира остановки. Таким образом, административное правонарушение, предусмотренное ст. 18.30 КоАП, считается оконченным с момента посадки «безбилетного» пассажира в транспортное средство и начала

движения (при городских перевозках — с момента начала движения со следующей после посадки пассажира остановки).

С учетом требований ст. 4.3 КоАП административной ответственности за безбилетный проезд подлежит только физическое лицо (пассажир), достигшее ко времени совершения правонарушения 16-летнего возраста. Лица, не достигшие указанного возраста, к административной ответственности не могут быть привлечены, хотя как участники отношений по перевозке пассажиров обязаны оплачивать оказываемые транспортные услуги.

Билет приобретается до начала перевозки.

Статьей 18.32 КоАП устанавливается административная ответственность за провоз пассажира без билета или багажа без квитанции.

Объективная сторона данного правонарушения представлена в виде альтернативного действия: перевозка пассажира без билета и (или) документа, подтверждающего право на льготы по оплате проезда либо на бесплатный проезд; перевозка багажа, провоз которого не оплачен пассажиром.

Необходимым признаком данного правонарушения является перевозка безбилетного пассажира или неоплаченного багажа именно транспортом общего пользования. Если в отношении железнодорожных перевозок пассажиров каких-либо вопросов в данной области не возникает (Законом Республики Беларусь от 06.01.1999 № 237-З «О железнодорожном транспорте» четко определено, что организации Белорусской железной дороги признаются транспортом общего пользования»), то в отношении перевозок иными видами транспорта четкое определение понятия «транспорт общего пользования» отсутствует.

Исключением являются только автомобильные перевозчики. Так, постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 18.04.2008 № 53 утверждена Инструкция о порядке включения автомобильных перевозчиков в перечень автомобильных

перевозчиков, обязанных выполнять автомобильные перевозки пассажиров транспортом общего пользования. Организацией, уполномоченной на формирование и ведение перечня таких перевозчиков, является РУП «Белорусский научно-исследовательский институт транспорта «Транстехника» (далее — БелНИИТ «Транстехника»). Информация о субъектах хозяйствования, осуществляющих перевозки транспортом общего пользования, представляется ежегодно до 20 января местными исполнительными и распорядительными органами, а также Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (заказчиками соответствующих автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении). На ее основании ежегодно в срок до 10 февраля в Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь представляется проект перечня, который после утверждения должен публиковаться в газете «Рэспубліка», однако по какой-то причине не публикуется.

По сведениям БелНИИТ «Транстехника», в перечень автоперевозчиков, обязанных выполнять автомобильные перевозки пассажиров транспортом общего пользования, включены только перевозчики государственной формы собственности. В связи с этим привлечение к административной ответственности по рассматриваемой статье работников автоперевозчиков частной формы собственности является, на наш взгляд, незаконным.

Полагаем, что сужение сферы применения административной ответственности в рассматриваемом случае только применительно к перевозкам транспортом общего пользования является необоснованным. С точки зрения организации перевозок пассажиров общественно противоправными, не соответствующими установленному порядку выполнения перевозок пассажиров, являются безбилетный провоз пассажира или багажа в регулярном сообщении любым видом транспорта.

Субъектом административного правонарушения по ст. 18.32 КоАП является лицо, ответственное за соблюдение правил перевозки пассажиров и багажа на транспортном средстве. Анализ

практики свидетельствует, что к ответственности за рассматриваемое административное правонарушение привлекаются только водители, осуществляющие автоперевозки пассажиров.

Взаимосвязанным видится и составление протокола об административном правонарушении по ст. 18.32 КоАП всякий раз, когда является случай безбилетного проезда пассажира. Практика же свидетельствует о том, что привлечение водителя к административной ответственности за безбилетный провоз пассажира не сопровождается привлечением к административной ответственности пассажира, не имеющего билет, и наоборот.

По информации Единого государственного банка данных об административных правонарушениях за январь — февраль 2010 г. было зарегистрировано 224 административных правонарушения по ст. 18.32 КоАП. За аналогичный период 2011 года — лишь 82. Подобное снижение количества зарегистрированных правонарушений не свидетельствует об их реальном сокращении. Фактически уменьши-

лась активность уполномоченных лиц по их выявлению. Это связано с вступлением в силу с 1 января 2011 г. нового порядка лицензирования деятельности в области автомобильного транспорта, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 01.09.2010 № 450 «О лицензировании отдельных видов деятельности». Ранее действовавшим законодательством о лицензировании деятельности в области автоперевозок пассажиров в качестве грубого нарушения лицензиатом установленных лицензионных требований и условий осуществления лицензируемой деятельности признавался безбилетный провоз пассажиров автотранспортным средством при осуществлении перевозок на основании соответствующего разрешения. В настоящее время такая норма отсутствует. При этом за безбилетный проезд ежемесячно к административной ответственности привлекаются более 1 500 пассажиров.

Субъективная сторона всех рассматриваемых правонарушений характеризуется виной в форме умысла или неосторожности.

БУЙКЕВИЧ Ольга Степановна,

*кандидат юридических наук, доцент,
заведующая кафедрой уголовного права и процесса
ЧУО «Минский институт управления»,
консультант РОО «Белорусский союз транспортников»*

Все выше, выше и выше

В связи с продолжающимся ростом потребительских цен и с учетом высоких инфляционных ожиданий Правлением Национального банка Республики Беларусь принято постановление от 30.05.2011 № 200, которым оно в 4 раз с начала года повышает ставку рефинансирования. С 1 июня 2011 г. она увеличится на 2 процентных пункта и составит 16% годовых.

На начало 2011 года учетная ставка рефинансирования составляла 10,5%. Затем пошли ее увеличения: 16 марта — до 12%; 20 апреля — до 13% и 18 мая — до 14% годовых.

По данным Белстата, инфляция с начала 2011 года уже превысила 15%.

«Очередное повышение ставки рефинансирования, а соответственно и процентной ставки по депозитам, направлено на увеличение доходности по вкладам в белорусских рублях и усиление защиты рублевых сбережений в банках от инфляции», — говорится в сообщении управления информации Нацбанка. С другой стороны, очевидно, что кредиты в рублях станут дороже.

По прогнозам Правительства, рост потребительских цен на конец года может составить 33–39%.

ГУДВИЛЛ ВЕЛИКИЙ И УЖАСНЫЙ

Гудвилл — это «цена деловой репутации», специфическая часть нематериальных активов предприятия (доброе имя, престиж, известность товарного знака, официального наименования, опыта и деловых связей).

Он является частью нематериальных активов организации, к которым согласно Гражданскому кодексу Республики Беларусь (далее — ГК) относятся объекты интеллектуальной (ОИС) и промышленной собственности (ОПС), выявленные, оцененные и учтенные в бухгалтерском балансе на определенную дату. Гудвилл оценивается как разность между рыночной стоимостью предприятия и суммой его идентифицированных активов.

В соответствии с Инструкцией о порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов, утвержденной постановлением Министерства экономики, Министерства финансов и Министерства архитектуры и строительства Республики Беларусь от 27.02.2009 № 37/18/6, к нематериальным активам не относятся и не являются объектами начисления амортизации:

- интеллектуальные и деловые качества персонала организации, его квалификация и способность к труду;
- не законченные и / или не оформленные в установленном законодательством порядке научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы;
- финансовые инструменты срочного рынка, предоставляющие право на осуществление конкретной сделки на определенных условиях;
- организационные расходы;
- **деловая репутация организации (гудвилл).**

Раздел V ГК «Исключительные права на результаты интеллектуальной деятельности (интеллектуальная собственность)» классифицирует ОИС и

ОПС. Воспользуемся этой классификацией для пояснения сущности нематериальных активов.

Объекты творческой интеллектуальной деятельности (ОТИД) не имеют правовой защиты, но, претендуя на нее, переходят в новое качество — ОИС. Количество таких объектов сужается, так как не всякий собственник стремится извлечь выгоду из своих прав на ОТИД.

ОИС защищены ГК, Законом Республики Беларусь от 16.05.1996 № 370-XIII «Об авторском праве и смежных правах», Законом Республики Беларусь от 10.11.2008 № 455-З «Об информации, информатизации и защите информации», нормативно-правовыми актами о программных продуктах и базах данных.

Авторское право возникает в момент создания произведения и нигде не фиксируется. Программные продукты имеют в Республике Беларусь переходный статус от авторского к патентному праву, их регистрация обязательна.

ОПС с юридической точки зрения защищены и авторским, и патентным правом. Нематериальные активы дополнительно защищены нормами хозяйственного законодательства Республики Беларусь. Это, безусловно, способствует процессу коммерциализации прав на интеллектуальную собственность. Сами ОИС, ОПС и нематериальные активы, «вложенные» друг в друга, как матрешки, образуют множество объектов нематериальной (невещественной) собственности, поскольку имеют один общий нематериальный (невещественный) признак (см. рис.).

На рисунке цифрами 1 и 2 обозначены ветви авторского права — имущественные и неимуществен-

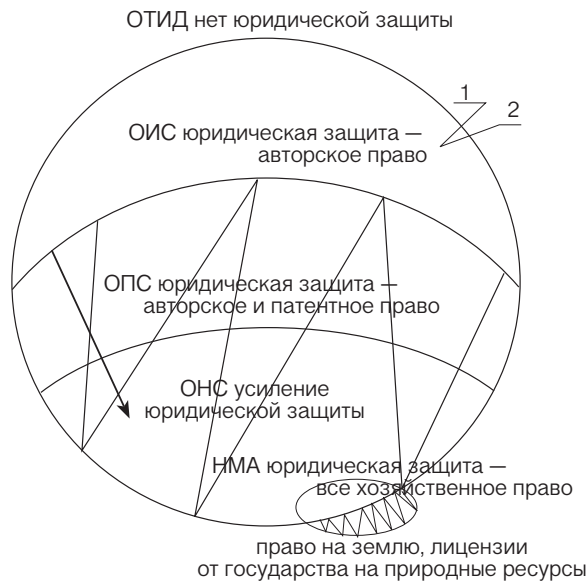


Рисунок 1. Классификация ОИС, ОПС, нематериальных активов по признаку усиления юридической защиты

ные права соответственно. Неимущественные права продавать нельзя (например, право на имя и репутацию автора), а имущественные — можно и нужно (например, товарный знак фирмы).

Франчайзинг (по сути ОПС) представлен в ГК как комплексная предпринимательская лицензия. Франчайзинг, гудвилл, недобросовестная конкуренция («минус собственность») — это малознакомые и взаимосвязанные объекты, входящие в состав ОПС организаций наряду с изобретениями и товарными знаками. Вместе с передачей прав на пользование ОИС договор франчайзинга, как правило, содержит указание на дополнительные обязательства правообладателя по отношению к пользователю, в частности: обучение, передача дополнительной информации о «деловом комплексе», оказание консультационных и маркетинговых услуг, поставка товаров (сырья, материалов), ограничение конкуренции. Обязанности для пользователя по отношению к правообладателю можно разделить на пять основных групп:

- уплата вознаграждения правообладателю;
- соблюдение пользователем требований, установленных правообладателем для эксплуатации «делового комплекса»;

- соблюдение графика развития;
- соблюдение конфиденциальности;
- ограничение конкуренции.

Создание альянсов и совместных предприятий — стратегический путь продвижения и обмена технологиями и передовым опытом. Ресурсы при этом объединяются, а прибыль и риски делятся согласно предварительной договоренности. Нельзя начинать сотрудничество без разрешения партнеру использовать имеющийся у вас опыт. Однако случается, что договор о сотрудничестве заключается с целью доступа к чужим секретам и закрытой информации. Поэтому специалисты (патентные поверенные) советуют заключать лицензионные соглашения по франчайзингу при условии предварительного подписания протокола о намерениях, опционного (предлицензионного) договора и только потом лицензионного, например на передачу ноу-хау или товарного знака.

На отечественном рынке франчайзинг практически не представлен. Без государственной регистрации договор комплексной предпринимательской лицензии (франчайзинга) считается недействительным. Среди участников франчайзинговых отношений торговые предприятия одежды и обуви, например «Оранжевый верблюд», гостиничный бизнес (отели Plaza из США). Транспортных предприятий среди участников франчайзинга в Беларуси нет! Причина — слабая осведомленность хозяйствующих субъектов, в том числе и на транспорте, о выгодах такого рода деятельности. И не только: исключение гудвилл из состава нематериальных активов организаций тоже сыграло далеко не последнюю роль. Законодательство следует корректировать с учетом построения рыночных отношений. Реформы не спешат, поэтому гудвилл и франчайзинг до сих пор мало знакомы белорусской экономике.

Вопросы гармонизации законодательства Беларуси, России и Казахстана остро стоят на повестке дня в связи с образованием Единого экономического пространства. В пакет подписанных 9 декабря 2010 г. (г. Москва) соглашений по Единому экономическому пространству включено Соглашение о единых принципах регулирования в сфере охраны и защиты прав интеллектуальной собственности.

НАГАНОВА Татьяна Евгеньевна,

старший преподаватель кафедры экономики БГУИР

ЛГАТЬ ИЛИ НЕ ЛГАТЬ?



«Обмани ближнего, ибо однажды он обманет тебя дважды и... возрадуется»

Выдержка из Корана

Каждый из нас знает, что такое ложь и неискренность. Порой в ходе общения какое-то седьмое чувство подсказывает нам, что что-то не в порядке. Мы не понимаем, в чем дело, а спустя время, удостоверившись в ненадежности информации и человека, ругаем себя за то, что не доверились интуиции. Как-то же мы определили, пусть даже неточно, неискренность собеседника.

Общеизвестны типичные признаки лжи:

- переспрашивание вопроса или повтор его вслух, чтобы подготовить лживый ответ;
- использование клятв и заверений в своей честности;
- увиливание от прямого вопроса и чрезмерная детализация ответа;
- непоследовательность и сбивчивость ответов.

Психологи выяснили, что есть люди, которые изначально предрасположены ко лжи. Они врут по поводу и без повода, преувеличивают, преуменьшают или приукрашивают факты, нередко

себе во вред. Среди «профессиональных» лжецов таких людей нет, так как «профессиональная» ложь предполагает тонкий, изощренный ум, развитое логическое мышление, хитрость, умение ладить с людьми, находить с ними контакт, настраиваться на нужную волну.

Существует такая личностная характеристика, как «макиавеллизм». Западные психологи называют это склонностью человека к манипулированию другими людьми в межличностных отношениях. Человек скрывает истинные намерения, с помощью отвлекающих маневров добивается того, чтобы партнер, сам того не осозна-

вая, изменил свои первичные цели. Западные психологи обычно определяют **макиавеллизм** как склонность человека манипулировать другими тонкими, едва уловимыми или нефизически агрессивными способами, такими как лесть, обман, подкуп или запугивание. Причем замечено, что люди, у которых данная черта сильно выражена, могут вести себя как умелые лжецы, но сами распознают ложь очень плохо.



ДЕЛОВАЯ ЛОЖЬ

В деловом общении обман — довольно распространенное явление. В этой области как нигде для человека особенно актуально достижение выгодного результата, благоприятного для него исхода, поэтому иногда он вынужден прибегать к той или иной форме обмана.

Это ключевая проблема мотивации лжи — выбор человека перед реальными или мнимыми угрозами его жизни, здоровью, близким, статусу, самолюбию, финансам. При любом выборе — лгать или не лгать — возможны как положительные, так и отрицательные последствия. Положительные последствия для обманщика очевидны: он достигает своей цели и остается безнаказанным. Более того, неразоблаченный лжец на какое-то время становится объектом восхваления и подражания.

С другой стороны, мотивация лжи трудно распознаваема в конкретной ситуации делового общения, когда жертве обмана еще неизвестен достигнутый мошенником результат. Мошенничество может иметь целью как получение выгоды для себя лично, так и преследование выгоды для своей фирмы или учреждения. Мошенничество со стороны наемных работников, когда человек идет на растрату средств нанимателя, обычно преследует цели личной выгоды. Мошенничество же со стороны менеджеров, когда представитель фирмы обманывает инвесторов или кредиторов, чаще всего предпринимается ради выгоды компании или руководителей. Среди целей бизнес-мошенников могут быть:

- обеспечение плохих хозяйственных итогов деятельности конкурента;

- снижение доли конкурента на рынке;
- потеря конкурентом клиентуры;
- утечка секретных материалов конкурента, что непосредственно сказывается на его балансовых счетах.

Помимо этого в деловом общении возникает множество производственных ситуаций, в которых сотрудники компании допускают функционирование ложной информации:

- для сохранения служебной или коммерческой тайны;
- в конкурентной борьбе;
- для сохранения имиджа организации.

Почему так происходит? Мотивация к такому стилю деятельности даже у людей, в глубине души отвергающих обман, обусловлена многими факторами. Наиболее значимый мотив — жадность, особенно если впереди человека ждет денежное вознаграждение или другие вполне конкретные материальные ценности. Страх за себя и за своих близких, вызванный шантажом, угрозой физического или психологического насилия, также сильно мотивирует на ложь в деловом общении.

Установка сотрудника на ложь в корпоративном общении может иметь следующие отклонения в его поведении:

- заметно снижается заинтересованность в корпоративных делах;
- проявляется критическая настроенность к людям и их идеям;
- возникает болезненная реакция на незначительные замечания;
- часто преобладает плохое настроение;
- отказ от общения.

В основной своей деятельности сотрудник делает гораздо больше мелких ошибок, чем раньше, становится невнимательным, тихим, погруженным в себя. Он начинает в больших количествах принимать лекарственные препараты, все чаще отсутствует на работе, в том числе по болезни. Надежный прежде работник начинает нарушать сроки, становится неаккуратным.

Любой руководитель, достаточно хорошо знающий своих сотрудников, сможет продолжить этот перечень. Из других факторов, провоцирующих установку на ложь в корпора-

тивном общении, можно назвать склонность к авантюризму, неудовлетворенность работника своим положением либо служебной и деловой перспективой, месть, зависть и неприязнь с желанием нанести ущерб внутрикорпоративному конкуренту, имитация законопослушности и лояльности, гипертрофированная потребность в самоуважении, преувеличенное тщеславие, желание произвести определенное впечатление на окружающих.

Существует множество других признаков, по которым сотрудники компании могут распознать начало развития мошеннических бизнес-процессов, формирование феномена корпоративной лжи. Признаки преобразования бизнес-целей в мошеннические проходят несколько стадий развития.

Стадия 1. Ориентировочное «замирание».

На этой стадии изменением общения является ориентировочное «замирание», когда человек как бы замирает, затаивается, присматриваясь к окружающим людям, оценивая их перспективу контактов с ним. Для этой стадии характерно снижение активности общения бизнесмена, некоторая заторможенность. Тем не менее и «замерший» человек полностью не исключается из общения, так как продолжает анализировать ситуацию и наблюдать за окружающими людьми. Он как бы впитывает информацию о новизне сложившейся обстановки, о реакции на него социального окружения: представителей государственных органов, партнеров по бизнесу, персонала своей компании.

Стадия 2. Увеличение интенсивности общения.

В поведении бизнесмена можно отметить возросшую частоту контактов, а также необычные для него слова, жесты, манеры. Это стадия личностной экспансии, нового ролевого статуса. На этой стадии бизнесмен демонстрирует, как ему кажется, свои личные качества, чего он не делал раньше в прежних привычных условиях.

Стадия 3. Стабилизация ролевого статуса мошенника.

На этой стадии не только стабилизируется ролевой статус лжеца, но и формируются не-

формальные группы из сотрудников, которым он доверяет и которые психологически готовы принять участие в махинациях для достижения цели. В условиях формирования мошеннической бизнес-цели ядро такой группы отличается большой внутренней сплоченностью.

Стадия 4. Активизация общения мошенника в своей группе.

Для этой стадии характерна активизация общения предпринимателя с сотрудниками своей компании, вовлеченными в неформальную группу участников мошенничества. Эта активизация может как сплотить неформальную группу, так и дезорганизовать ее.

Есть ли типичные ошибки общения, совершаемые лжецом, которые позволят обнаружить мошенничество? Конечно, и на них мы остановимся подробнее.

КАК ОШИБАЮТСЯ ЛЖЕЦЫ



Во-первых, приписывание другим людям мотивов, действий, установок, личностных черт, которых в действительности не существует. Результатом подобного приписывания чаще всего бывает преувеличение недостатков, ошибок партнера. Приписывание позволяет мошеннику сохранить видимость его цели, убедить самого себя, что его партнер «сам такой» или еще хуже. Значит, мошенническая цель оправдывает мошеннические средства.

Во-вторых, мошенник допускает игнорирование интересов других людей, блокирование их потребностей. Сама постановка цели — обмануть партнеров по общению — изначально означает также нарушение прав других людей, а значит, мошенник должен быть готов к тому, что его новая цель встретит сопротивление и не будет достигнута.

В-третьих, типичной ошибкой можно считать идеализацию мошенничества, умения удачно солгать. Лжец обнадеживает себя: солгать и не попасться — это все равно что сказать правду. И попадается — ложь все равно откроется.

В-четвертых, типичной ошибкой мошенника можно считать демонстрацию им подавля-

ющих знаков превосходства, совершенно, казалось бы, неоправданных для лжеца. Впрочем, в реальной жизни мошенник, избравший для себя не просительный тон, а агрессивную тактику общения, вполне успешно вводит в заблуждение своих бизнес-партнеров относительно своих истинных целей. Хорошо известен прием, заимствованный из игры в покер, — блеф, обман, рассчитанный на введение в заблуждение партнера по общению.

В современной бизнес-практике блеф распространен достаточно широко. С психологической точки зрения рынок сейчас «очень нервный», что способствует сравнительно легкому распространению слухов, весьма чувствительно влияющих на инвесторов. К примеру, в последнее время стало модным создавать различные «информационные поводы», на поверку оказывающиеся заурядными слухами. При этом исходят из принципа: чем писать правду, лучше писать о том, что говорят все, то есть делать заявления, которым верят, но которые не являются достоверными и быстро проверяемыми.

Многие психологи блеф считают ошибкой бизнесмена на пути к своей цели, так как ему приходится в той или иной мере проявлять, обнаруживать свои цели с помощью слов, поступков, действий. Самому мошеннику в случае разоблачения блеф грозит тем, что все его прежние слова, документы можно приобщить к уголовному делу, рухнет его деловая репутация и инвесторы потеряют интерес к компании.

В-пятых, типичной ошибкой можно назвать внезапное вторжение лжеца в личностное и бизнес-пространство партнера по общению. Мошенник как бы сваливается на голову с ворохом заманчивых предложений, не давая времени их обдумать. Расчет примитивно прост: побудить других предпринимателей к импульсивному решению или сыграть на их алчности. Однако для неуравновешенного мошенника характерна суетливость назойливой мухи. В такой ситуации он с успехом использует фальшивые комплименты, которые прячет под трудно скрываемую грубоватую откровенность и прямолинейность.

ЧТО ДЕЛАТЬ?



Ложь — бич и неизбежный рискованный атрибут бизнеса. Первой на помощь придет наука. Установлено, что распознавание лжи возможно на психофизиологическом, вербальном (словесном) и невербальном (мимика, поза, жесты) уровнях. На психофизиологическом уровне информация поступает в виде внешних проявлений функционирования внутренних органов, которые человеку контролировать практически невозможно. На вербальном — проверка логической согласованности информации и соответствия невербальным компонентам взаимодействия.

1. Поступь — лжеца видно по тому, как он идет к вам по кабинету с намерением соврать. Лживому поведению свойственны шаги осторожные и мягкие, стопы разворачиваются внутрь, шаг укорачивается, ноги полусогнуты, пружинят, человек как бы боится поскользнуться.

Если человек начинает вышагивать по комнате, что свойственно размышлениям, то это может говорить и о том, что человек начинает врать.

2. Жестикуляция, сопровождающая речь. Как правило, человек жестикулирует руками как средством дополнительного убеждения. Размахивание руками, изгибы пальцев, их разминка, фигурки из них — все это могут быть признаки лжи.

Движение ногами в ходе переговоров, их напряжение и расслабление, движение пальцами и лодыжкой вверх и вниз, выпячивание подъема ноги, постукивание носком без отрыва пятки от пола — свидетельства напряженного состояния человека, свойственные лжи. Поэтому лучше наблюдать собеседника в глубоком кресле, а не за столом, скрывающим его ноги.

3. Глаза чаще всего выдают лжеца:

- их блеск — признак внутриглазного давления — почти всегда сопровождает ложь;
- увеличение зрачка — чем больше взволнован человек, тем больше расширяется его зрачок. «У страха глаза велики», — говорим мы;

Справка

Идеомоторика — это неконтролируемые внешние микродвижения мышц: дрожание пальцев, их движение к лицу как защитный рефлекс.

если человек соврал, то у него резко расширяются зрачки. Опытный лжец тут же постарается перевести взгляд на яркий источник света, что также подтверждает ложь;

- иногда лжец садится в затемненное место, надевает темные очки без особой на то необходимости. Это — подготовка позиций для незаметной лжи;

- частота моргания. Повышенная частота моргания — типичная стрессовая реакция на ложь;

- фиксирование взгляда. Лжец отводит взгляд в сторону, боясь пристального взгляда, реагирующего на ложь. Опытный лжец врет, глядя в глаза. Но именно это его и выдает.

4. Циферблатный тест. Каждой цифре циферблата соответствует та или иная область внутреннего обзора человека с конкретной фиксацией взгляда:

- образная память — 9:30–11:00;
- символика — 14:00–16:00;
- синтетическая зона, где придумывается ложь, — 16:00–18:00.

Для того чтобы выявить у человека эти зоны, нужно за ним понаблюдать, создавая ему различные ситуации. Тест весьма надежен.

5. Мимические реакции. У каждого человека своя характеристика лицевых мышц. Нужно выделить группы наиболее подвижных мышц лица: лобные, ротовые, глазные, височные. Запомнить мимику человека в период лжи и отмечать эту мимику каждый раз, когда человек лжет.

6. Улыбка. Улыбнитесь человеку, чтобы вызвать его ответную реакцию. Поскольку настроение человека ментально не улетучивается, понаблюдайте за тем, с какой скоростью улетучится улыбка на лице вашего собеседника. Быстрота смены выражения у него — это тревожный для вас признак.

7. Вазомоторные реакции — это управление просветами кровеносных сосудов. Ложь сужает просвет кровеносных сосудов, говорят: «Кровь отхлынула». У человека бледнеют лицо и руки. Если «на воре шапка горит», то у лгуна руки стынут. Холодная рука при рукопожатии после того, как человек вам что-то наобещал, — это рука лжеца, и обещания он не выполнит.

8. Анализ речевых характеристик. При внимательном прослушивании речи человека можно зафиксировать изменение интонации, тембра, вибрации его голоса. Изменение темпа речи — учащение или растягивание — часто признак лжи.

Изменения и искажения дикции, морфологические и лексические изменения, появление ключевых слов, жаргонизмов, сленга, не свойственных вашему собеседнику, — также возможный признак лжи.

9. Мотивировка. Уход от прямых ответов, объяснение того, что не требуется объяснять, неспровоцированные собеседником защитные реакции — все это может свидетельствовать о лжи. Высказав сомнение, вы заставляете лжеца еще больше врать.

10. Смена темы беседы. Используется для отвлечения внимания от ранее высказанной лжи.

11. Схема беседы. Логическое исследование высказываний человека помогает вскрыть ложь.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕТОДЫ БОРЬБЫ С ЛОЖЬЮ



а) Наблюдение за человеком, за его манерой поведения, одеждой, атрибутикой, жестиком, мимикой позволяет выявить постоянного лжеца.

б) Демонстрация веры в ложь собеседника. Сделайте вид, что вы поверили лжи, и одновременно внимательно наблюдайте за лжецом. У него наступает расслабление, он думает, что ложь воспринята как правда.

ЧТО ЗАТРУДНЯЕТ РАСПОЗНАВАНИЕ ЛЖИ



В общении, в частности, когда дело касается переговоров, собеседники имеют представление о том, что предстоит им говорить, как предстоит отвечать на возможные вопросы. Соотношение сложно организованной лжи с правдой заранее рассчитано. Поэтому, чем тщательнее партнер подготовился к встрече (и если у него

просто была возможность для этого), тем выше вероятность того, что при наличии лжи вам не удастся ее распознать.

Чем более вы расположены к партнеру, чем больше ему доверяете, тем легче ему будет ввести вас в заблуждение. Поэтому старайтесь не смешивать деловые отношения и личные. Но и не стоит впадать в крайности, подозревая всех и вся в намерении вас обмануть.

Обращайте внимание на то, о какой информации идет речь, то есть кто именно ответствен за нее. Если ответственность за ложные факты несет другое лицо, например, вышестоящий по должности, то говорящий будет чувствовать себя более уверенно, так как это уменьшает его чувство вины.

Ложь — бич и неизбежный рискованный атрибут бизнеса.

Если перед собеседником стоит задача не исказить информацию, а скрыть ее, то вам будет труднее это обнаружить. Поэтому при малейших подозрениях о недосказанности или наличии иных подробностей постарайтесь быть бдительными, следите за поведением партнера, его реакцией на ту или иную обсуждаемую тему, отмечайте, чего избегает ваш собеседник, задавайте наводящие вопросы.

И еще один фактор, который затрудняет выявление лжи, — это невозможность видеть человека при разговоре с ним. Помните, что телефонный разговор — это далеко не лучший вариант переговоров, даже если выяснение вопроса является срочным. Конечно же, выбор зависит от того, о чем будут вестись переговоры, насколько содержательные и серьезные вопросы будут подниматься. Однако не забывайте, что лучше отложить важный вопрос на какое-то время, чем обсудить его немедленно, возможно, потеряв при этом часть нужной вам инфор-

мации. Не зря английская пословица гласит: «Верь только половине того, что видишь, и ничему из того, что слышишь».

И ПОСЛЕДНЕЕ... КАК ПОДГОТОВИТЬСЯ К ОБМАНУ?



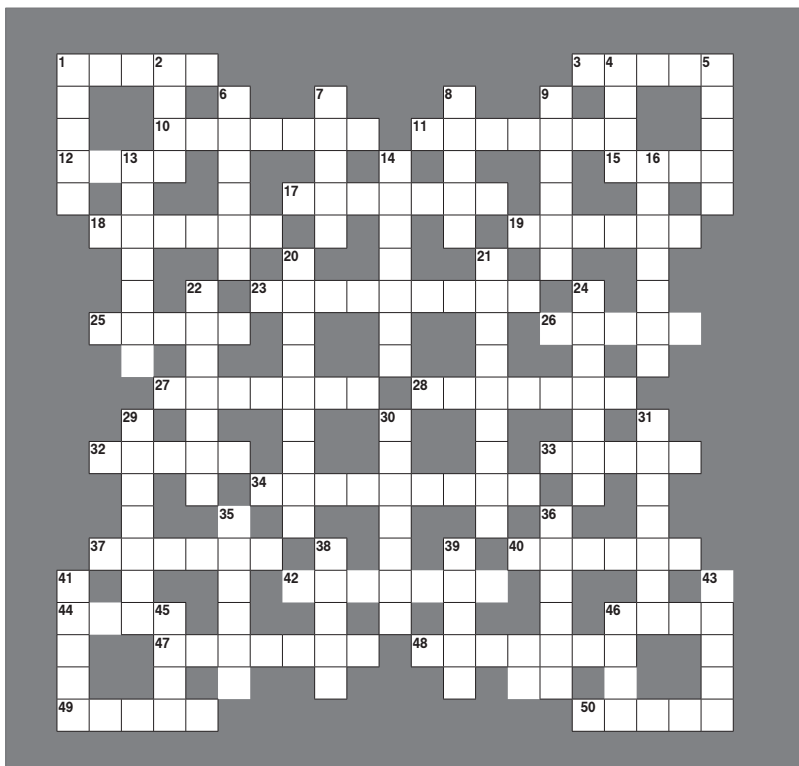
Если вы подозреваете, что ваш собеседник лжет, сделайте следующее:

- смотрите на него в упор, с выражением сомнения в правдивости информации, которую он доносит до вас;
- задавайте ему прямые вопросы, глядя в глаза, и наблюдайте его реакцию;
- попробуйте с яркой, но легкой иронией реагировать на некоторые его заявления;
 - как можно больше проявляйте свое эмоциональное состояние, активно используйте мимику, жесты, чтобы вызвать у партнера ответную реакцию;
- поверните свои ладони вниз;
- сделайте так, чтобы собеседник чувствовал себя некомфортно, в частности, посадите его спиной к открытому пространству;
 - попробуйте пару раз перебить его неожиданным вопросом, тем самым не дав ему выразить свое ложное высказывание до конца и застав врасплох, попросив немедленно ответить на заданный вопрос;
 - подходите к партнеру, нарушая его личное пространство, заходя за рамки его интимной зоны.

Данные действия могут сбить с толку собеседника, говорящего ложь, вывести его из равновесия мыслей и действий. Это необходимо для того, чтобы неуверенность, напряженность, нервозность, неспособность быстро собраться с мыслями и быстро отвечать на вопросы помешали создать благоприятные условия для лжеца.

А главное — не лгите без нужды сами!

ПЛАСТИНИНА Татьяна Васильевна,
старший преподаватель МИТСО,
практикующий психолог



Ответы на кроссворд, опубликованный в № 5:

По горизонтали:

2. Бой. 5. Автомат. 8. Кононов. 9. Сабуров. 11. Дно. 13. Ока. 14. Гагарин. 15. Жуков. 16. Вахта. 19. Ваупшасов. 22. Восторг. 23. Тула. 24. Ерик. 25. Висла. 27. Битва. 28. Канал.

По вертикали:

1. Бросок. 3. Автобат. 4. Мазаник. 6. Снимок. 7. Фрегат. 8. Кобура. 10. «Восток». 12. Парашютист. 17. Канва. 18. Зорге. 20. Гаубица. 21. Бригада. 25. Вал. 26. Акт.

По горизонтали:

1. В вагоне — и верхняя, и нижняя. 3. То, что отвинчивал герой рассказа А.П. Чехова «Злоумышленник». 10. «Наш ..., вперед лети» (песенн.). 11. Участок пути. 12. Устройство для включения в электрическую цепь. 15. Дугообразное перекрытие. 17. Измельченный камень для строительства железнодорожной насыпи. 18. Жидкость, употребляемая для получения красителей. 19. Соглашение. 23. Доставка грузов из одной станции на другую. 25. Размер денежного содержания. 26. «Из искры возгорится...». 27. Невысокая стенка. 28. Форменная куртка. 32. Сооружение для сортировки вагонов. 33. Его получают из справочного бюро. 34. Машина, тянущая вагоны. 37. Человек, который охраняет имущество. 40. Неширокий и неглубокий ров вдоль железнодорожного полотна. 42. Сигнальное устройство на железнодорожном пути. 44. Здание для стоянки и ремонта тепловозов и вагонов. 46. Место скрещения железнодорожных линий. 47. У машиниста она должна быть быстрой и умелой. 48. Неизменный атрибут в работе ремонтной бригады. 49. Приспособление для резки металла. 50. Дежурство.

По вертикали:

1. Река в Московской области. 2. Отдельное помещение в пассажирском вагоне. 4. У А.П. Чехова она была на шее, а у Л.Н. Толстого оказалась на рельсах. 5. Всеобщая срочная работа на станции. 6. Ссуда. 7. Место повреждения на теле острым предметом. 8. Устройство для обогрева вагона. 9. Забор. 13. Планка для вычерчивания прямых линий. 14. Изделие из крученых прядей пеньки. 16. Оповещение для создания широкой известности. 20. Изобретатель, построивший первый в России паровоз. 21. То, что нас окружает, находится вокруг. 22. Временное помещение из натянутой на остов ткани. 24. Жидкая грязь после дождя или мокрого снега. 29. Железнодорожный узел на Украине. 30. Групповые практические занятия. 31. За морем телушка — полушка, да рубль — ... 35. В кинофильме Э. Рязанова он был на двоих. 36. Инвалид. 38. Орудие проводника, любящего чистоту. 39. Железнодорожный путь из двух параллельных рельсов. 41. Железнодорожная станция на Черноморском побережье. 43. Денежное вознаграждение. 45. Железнодорожный узел, где действовала подпольная группа во главе с К. Заслоновым. 46. Она нужна для мусора.

Кроссворд составил **Владимир Иванович ПУШКАРЕВ**