



28 июня 2013 г. № 12 (384)

МИР ТЯЖЕЛЫХ МОТОРОВ

Издается с апреля 1997 г. Выходит два раза в месяц

Официальное печатное издание Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «БАМАП»

ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ:

«НАЙТИ ЗОЛОТУЮ СЕРЕДИНУ»

Окончание. Начало в №11 за 15 июня 2013 года

В своем выступлении президент Российской ассоциации экспедиторов В.И. Алисейчик сказал, что Россия приступила к разработке закона о транзите. В настоящее время, по его словам, на транзит «влияют 16 федеральных субъектов, но не является ответом на вопросы конкуренции для этих субъектов. Мы относимся к ним как к партнерам и вернемся к ней несколько позже.

В настоящее время Россия ускоренными темпами воссоздает Северный морской путь и необходимую для него инфраструктуру, которая в свое время была полностью разрушена. И этот путь также будет служить целям транзита грузов.

Следующий шаг после разработки закона о транзите Россия видит в том, чтобы создать Государственную комиссию по транзиту, которая бы обладала правом установления тарифов. Далее последует создание государственной управляющей компании, которая «расставит» свои структуры на входе и выходе

обсуждаемого маршрута. Но коль скоро речь идет не только о России, но о всех странах ЕЭП, по словам В.И. Алисейчика, «тройке» необходимо заключить генеральное соглашение по транзиту. Такое соглашение должно быть максимально конкретным: транзит не любит общих высказываний и деклараций, документ должен быть насыщен конкретными правами и договоренностями.

Самый острый вопрос

В ходе пленарного заседания председатель Коллегии Евразийской экономической комиссии Виктор Христенко высказал такую мысль: «Без согласованной политики трех стран товарооборот не будет чувствовать

себя устойчивым и никогда не будет трактоваться как продолжение национальных интересов за пределами государственных границ». Пожалуй, именно такая, согласованная политика требуется в отношении отмены разрешительной системы в области автотранспортных услуг.

Ограничения и барьеры, существующие в сфере транспортных перевозок, существенно снижают не только эффективность работы самого международного транспорта, но и транзитный потенциал. Председатель Ассоциации «БАМАП» Н.И. Боровой, отвечая на вопросы бизнес-сообщества, поступившие в ходе пленарного заседания с участием премьер-министров, выразил твердое убеждение:

«Странам ЕЭП необходимо активизировать взаимодействие в транспортной сфере для эффективного использования транзитного потенциала и уходить от разрешительной системы перевозок. Следует исходить из того, что транспорт должен передвигаться по территории ЕЭП свободно. И это не дело, когда белорусский автотранспорт не может сегодня обеспечить перевозки из Казахстана в Российскую Федерацию, а российский перевозчик – из Беларуси в Казахстан. Квотная система подхода в области автотранспортных услуг является серьезным барьером в интеграционном процессе экономик наших государств».

(Окончание на стр.5)

Владимир ОРСИЧ:

«РАЗВИВАТЬСЯ И ПОБЕЖДАТЬ!»

Мы продолжаем знакомить читателей газеты с победителями конкурса «Лучший международный автомобильный перевозчик года». Какие они — лучшие белорусские перевозчики? Как добились успеха? Какими секретами их работы могут воспользоваться руководители иных транспортных предприятий для повышения эффективности своей работы?..

Сам образ мышления этих людей интересен, ведь именно их собственные — особые и неповторимые — логика, предпринимательская интуиция и чувство рынка привели к победе. В этих людях пресловутый «человеческий фактор» стал вопреки устоявшемуся мнению преимуществом, залогом успеха. Сегодня о возможностях развития международных автомобильных перевозчиков и своих подходах к организации работы транспортной компании рассказывает Владимир Орсич, директор УП «Альт», признанного лучшим международным автомобильным перевозчиком прошлого года в группе «от 10 до 50 единиц автотранспортных средств».

— Владимир Анатольевич, вашему успеху, вероятно, предшествовал свой долгий путь...

— Компания «Альт» была зарегистрирована в 1991 году. Знаете, в отличие от многих нынешних перевозчиков, мы не сразу занялись международными автомобильными группоперевозками. Какое-то

время происходил поиск, что неудивительно: вместе с огромной страной рушились устоявшиеся связи, но и появлялись новые возможности. Главное, что стало возможным, на мой взгляд, в то время, — реализовать копившийся долгое время потенциал деловых идей и замыслов.

В нашем случае изначально выбор пал на строительно-монтажные работы. «Строили и монтажничали» мы вплоть до 1998 года, когда и родилась идея заняться международными автоперевозками. Почему? Рационального объяснения, когда мне задают подобный вопрос, не нахожу. С самого детства я обожал технику. Железо притягивало... Еще до получения водительских прав в буквальном смысле слова «сездил» два мотоцикла. Сами права получил на четвертом курсе университета. Позже проходил переподготовку с одной категории на другую: с «В» - на «С», с «С» - на «D», с «D» - на «E».

(Окончание на стр.6)

Отмечен специальным дипломом

12-13 июня в Аммане (Иордания) состоялись VII Евроазиатская конференция МСАТ, совещание министров транспорта, а также Координационное совещание международных организаций и финансовых учреждений. В мероприятиях МСАТ приняла участие делегация Ассоциации «БАМАП», в состав которой вошли руководители предприятий международного автомобильного транспорта.

На конференции особое внимание было уделено вопросам содействия международным автомобильным перевозкам в целях развития торговли между Европой, Азией и Африкой, устранения нефизических барьеров на пути торговли, совершенствования вспомогательной автодорожной инфраструктуры, сокращения времени ожидания на границах и другим.

В ходе конференции состоялось награждение победителей из России и Японии Почетным Гран-при МСАТ, которое присуждается водителям-международникам за исключительное мужество и храбрость. Нескольких кандидатов на эту награду, которые не стали победителями, жюри конкурса предложило отметить специальным «Дипломом за совершение подвига». В их числе оказался и водитель-международник из Беларуси Вячеслав Смоленок. Не так давно о героическом поступке Вячеслава мы рассказывали читателям в газете «Мир тяжелых моторов».

Владимир МАКОВИЧ

Владимир ОРСИЧ: «РАЗВИВАТЬСЯ И ПОБЕЖДАТЬ!»

(Окончание. Начало на стр.1)

Опыта в международных перевозках на тот момент, когда начинали ими заниматься, признаюсь, не было. Но сейчас могу сказать точно: если бы пришлось делать все это заново, переключился бы на международные перевозки раньше...

Вряд ли два стареньких автомобиля, с которых мы начинали, можно было именовать гордым словом «автопарк». Даже если постараться, я не вспомню, какого года выпуска были те автомобили. За прошедшие годы ситуация на нашем предприятии заметно изменилась. На сегодняшний день в компании работают 14 автомобилей (предпочтение отдается автомобилям марки Mercedes), из которых 10 соответствуют экологическому стандарту «Евро – 5». С модернизацией автопарка в ту пору, когда она происходила, нам, можно сказать, повезло. Вопрос помог решить кредит Европейского банка реконструкции и развития, а сама покупка сопровождалась рядом налоговых и иных преференций. С тех пор покупаем технику только в кредит. Ответственное отношение к финансовым вопросам со стороны компании помогли нам заработать хорошую кредитную историю. Эта история теперь помогает строить настоящее и будущее.

Что касается направлений деятельности... Много работаем с Венгрией. Возим туда белорусскую экспортную продукцию. Ставки небольшие, но работы хватает. Доставляем тракторы, металлокорд с БМЗ, ДВП и фанеру с «Пинскдрев», бумагу со Шкловской бумажной фабрики. В обратном направлении возим грузы в Московскую область. Такой расклад позволяет значительную часть перевозок осуществлять по недифицитным двусторонним разрешениям. Как и во всем, в таком выборе есть и свои плюсы, и свои минусы.

– **Говорят: «как вы судно назовете, так оно и поплывет!»** Ваша компания носит необычное название – «Альт». Оно имеет музыкальное происхождение, либо в «имя» вложен некий иной смысл?

– Если откровенно, свою роль сыграл случай. Мною для регистрации было выбрано иное название, но оно оказалось, что называется, занято. И тогда выбор был сделан в пользу одного из предложенных «свободных» вариантов. Не останавливать же было процедуру регистрации только из-за того, что свое название «не прошло». «Альт» тоже звучит, согласитесь? А в приметы, о которых вы говорите, я не верю. Совсем от другого зависит то, как «поплывет судно»...

– **Имея 14 автомобилей, мне кажется, компания работает по принципу «войной не числом, а умением»?**

– Нужно ясно понимать — и видно это не только в нашем бизнесе, - что успех и удача, хоть и похожи по звучанию, но в корне отличаются друг от друга. Бывает повезло и ты получил нечто. Это случается, это — удача. С успехом чаще все обстоит иначе. Он зарабатывается трудом, концентрацией внимания, силой воли, нестандартными решениями... Успех, подобно цепочке, складывается из многих составляющих, звеньев, каждое из которых служит

продолжением предыдущего звена и началом следующего, гарантом прочности всей цепи.

Вовремя пришел автомобиль под загрузку, вовремя доставил груз, груз доставил в целостности и сохранности... Хорошо. Четко сработал диспетчер, который занимается загрузками... Еще плюс. Все одно за одно цепляется. От автомобиля также зависит успех - он должен быть ухоженным, техническое состояние его должно быть безупречным.

И от водителя, его профессионального уровня очень многое зависит. Ведь именно водитель контролирует размещение и осуществляет проверку крепления груза, его распределение по осям, способен по-разному расходовать топливо.

– **Разве экономному расходованию топлива можно научиться?..**

– Руководитель и сам может проконтролировать расход топлива — сегодня средств для этого все больше, и специалисты есть, которые могут подсказать решения, не лежащие на поверхности. Не в автомобиле дело. Совсем недавно приезжали немецкие специалисты с автомобилестроительного завода в Штутгарте, которые хорошо разбираются в этих вопросах, проводили с водителями специальные занятия – и теоретические, и практические. Немецкий специалист садился в кабину тягача рядом с нашим водителем и «популярно» рассказывал, как именно можно съэкономить топливо в различных дорожных ситуациях.

– **Вопрос о модернизации является, пожалуй, одним из традиционных вопросов в разговоре с перевозчиком. В нашем случае, это один из «козырей» для победы в конкурсе, а кроме того, и одно из условий конкурентоспособности на рынке. Владимир Анатольевич, как вы подходите к решению проблем обновления автопарка? Насколько велик риск простоев при приобретении новых автомобилей сегодня, когда неустойчивая экономическая ситуация в Европе и сохраняющиеся ограничения разрешительной системы вынуждают белорусских перевозчиков с осторожностью подходить к увеличению подвижного состава?**

– В настоящее время у нас не простаивает ни один автомобиль. Соответственно и для приобретения любого количества транспортных средств должны быть созданы условия, позволяющие максимально загрузить их работой. Покупать технику по принципу «а вот если» мы не станем. Финансовая стабильность компании в нашем бизнесе является непереносимым, но не единственным условием для расширения автопарка. А потому мы внимательно следим за всем, что происходит на рынке, с разрешительной системой и т.д.

Развиваться, приобретать новую технику белорусским перевозчикам нужно обязательно. Посмотрите: с каждым годом автомобилей с белорусскими номерами на европейских дорогах становится все меньше. Не потому, что число самих автомобилей снижается, а потому, что увеличиваются парки европейских перевозчиков. И в условиях обостряющейся конкуренции нам важно сохранить и нарастить собственный потенциал. Вот почему мы с таким вниманием следим за ус-



лиями, которые прикладывают Ассоциация «БАМАП», белорусские органы государственного управления, в чьей компетенции находятся вопросы развития транспорта, экспорта, транзита, логистики, для решения важнейших задач по устранению препятствующих развитию отечественных международных перевозчиков барьеров.

– **С учетом того, о чем мы говорили, через какие барьеры труднее всего «перейти» сегодня перевозчику?**

– Обязательно нужно сокращать время прохождения таможенных и иных процедур на границе. Любая процедура здесь – драгоценное для перевозчика время и, как следствие, эффективность его работы и стоимость услуг для заказчика. Это только кажется, что пятнадцатиминутная очередь ничего не значит. Но четыре раза по пятнадцать – уже час. Шестидесять минут, которые автомобиль мог находиться в пути, а не ожидать пока водитель решит процедурные вопросы.

Было бы хорошо, если бы в Беларуси появился достойный конкурент у «Белтаможсервиса», а еще лучше не один. В Польше, если не ошибаюсь, на границе восемь компаний работают, и каждая старается обойти остальных по уровню оказываемых услуг. Чай-кофе водителю? – Пожалуйста. Быстро сделать ксерокопию документа? – Запросто. Да поляки сами звонят и предлагают перевозчикам услуги. Компания, с которой работаем мы, в течение месяца оформляет документы, а по истечении этого времени выставляет счет. К «Белтаможсервису» без предоплаты не подступиться. И пусть последний мой пример мало относится к вопросу экономии времени, но это удобно, говорит об отношении компании к своему клиенту. Это уже своего рода партнерство. Согласитесь, это важно...

– **Буквально недавно российский министр транспорта Максим Соколов высказал мысль о том, что «недоинвестирование в транспорт влечет недоинвестирование в другие отрасли экономики». Какую роль, по вашему мнению, играет транспорт и, в частности, международный транспорт, для развития экономики?**

– Представьте на мгновение, что транспорта вдруг не стало. Даже непродолжительные забастовки транспортников в Европе, таможенных служащих на границах становятся своего рода локальными катастрофами. Движение останавливается, а вместе с ним останавливаются в пути пассажиры, грузы.

И других примеров, кажется, уже никаких не нужно...

– **Любой предприниматель понимает, что дело, которым он занимается, является основой благополучия не только его собственного, но и его семьи. В вашем случае это особенно актуально, ведь в компании вместе с вами работают еще четыре члена вашей семьи. Можно ли однозначно утверждать, что такая семейственность является фактором успеха в бизнесе?**

– Анна, моя супруга, работает в нашей компании бухгалтером. Она приложила свою руку и к созданию многих компьютерных программ, которые значительно упрощают процессы. Сын Анатолий занимает должность заместителя директора и является моим помощником. Кроме того, в штате компании состоит мой племянник и брат. Брат работает водителем.

Является ли такая семейственность преимуществом? Вероятно, да. Не нужно никому объяснять важность дела, которым каждый из нас в отдельности и все мы вместе занимаемся. Каждый ответственно подходит к своим обязанностям. По большому счету, работа стала неотъемлемой частью нашей жизни: вопросы профессиональные тесно переплетаются с иными вопросами. Свое дело тем и отличается от других видов занятости, что оно может «постучаться» в любое время дня и ночи, в день выходной и праздничный, потребовать твоего внимания и участия...

– **Что хотели бы пожелать будущим участникам конкурса «Лучший международный перевозчик года», организованного Ассоциацией «БАМАП»? Будете ли сами еще принимать в нем участие?**

– Наша компания участвовала в конкурсе второй раз. Первый опыт случился около пяти лет назад. А в этом году наши партнеры из Mercedes заинтересовались, дескать, будем ли мы принимать участие в конкурсе. И отчасти с их подачи мы подали заявку. Другими словами, в нашей победе есть толика случайности. Впрочем, может быть так и нужно работать, чтобы результаты были высокими независимо от того, соревнуешься ты с кем-то или нет.

Именно этого я и хочу пожелать будущим участникам конкурса: соревноваться, прежде всего, с самими собой. Искренне желаю белорусским международным перевозчикам, чтобы каждый новый день был лучше предыдущего. Уважаемые коллеги, работайте, развивайтесь, побеждайте!

Беседовал Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО