



## АКТУАЛЬНО

## КОНКУРС

## Мосты в будущее



Андрей РЫБАК

Задумывались ли вы о том, как рождаются законы? Разумеется, все мы, применяя в работе те или иные законодательные нормы, нет-нет да и скажем: «Эх, вот если бы...». Но от такого желания до его реализации путь неблизкий. Когда речь идет о транспортном законодательстве, сделать такой путь короче помогают очень многие люди. Среди них – эксперты общественных и некоммерческих организаций, специалисты министерств и ведомств и, безусловно, депутаты парламента, одна из сфер ответственности которых как раз и заключается в том, чтобы «творить законы»...

Желание поговорить на эту тему возникло примерно в тот момент, когда Глава государства подписал пакет изменений и дополнений в Закон об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках. Вступят в силу они, как и положено, через полгода, а пока давайте разберемся, как законопроекты обретают статус законов и чем в этой работе депутатскому корпусу способно помочь мнение профессиональной общественности – наше с вами мнение? Ответить на эти и другие вопросы согласился Андрей РЫБАК, председатель Постоянной комиссии по промышленности, топливно-энергетическому комплексу, транспорту и связи Палаты представителей Национального собрания Республики Беларусь. По ходу нашего разговора свои экспертные мнения по отдельным проблемам высказали также Дмитрий ЗАБЛОЦКИЙ, заместитель председателя, и Иван РЕБКОВЕЦ, член Постоянной комиссии.

– Андрей Анатольевич, сегодня общественность принимает все более активное участие в законотворческой деятельности. Проекты нормативных правовых актов рассматриваются на ведомственных консультативных советах, оцениваются с точки зрения их регулирующего воздействия

на бизнес, проходят этап общественного обсуждения... Вовлеченными в эту деятельность оказывается немалое количество людей. А какую роль при этом играют депутаты Палаты представителей Национального собрания Республики Беларусь?

А.РЫБАК:

– С началом работы в парламенте депутаты не утрачивают связи с теми, кто выдвинул нас на эту работу. Наоборот, каждый депутат чувствует, можно сказать, личную ответственность за принимаемые решения. Да и потом... вот наш созыв отработал чуть менее года. Еще три года и многие из нас вернутся на предприятия, в организации, в бизнес, и нам самим придется работать в той правовой среде, которая формируется при нашем непосредственном участии. Все это заставляет взвешивать каждое свое решение, каждое слово и предложение. Но, понятно, в этой работе мы не одни. У меня и у моих коллег в связи с этим есть правило. Обсуждаем мы какой-то законопроект – берем документ, возьмем его в округа, показываем профессионалам – тем, кто хорошо разбирается в этих вопросах, и вместе всесторонне анализируем документ.

Такой анализ непросто. К людям не сразу приходит понимание того, что закон не должен и не может занимать чью-либо сторону – одну сторону из многих. Но объясняем один раз, второй, третий... И постепенно становится ясно, что закон – это свод правил, в котором должны быть учтены все интересы, зачастую приняты компромиссные решения. К примеру, если мы говорим о Законе об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках, то и соблюдать заложенные в него требования должны и перевозчики, и пассажиры. И государственные организации, и предприятия частной формы собственности... – все!

(Окончание на стр. 4-5)

## Место встречи – Брест

2017 год для Ассоциации «БАМАП» выдался не рядовым. То же самое можно сказать и о финале конкурса, который состоится на предприятии, которое стало одной из опор в строительстве системы международных перевозок суверенной Беларуси. О том, как и что будет происходить 8-9 сентября на территории СП «Веставто» ОАО г. Бреста рассказал председатель организационного комитета 10-го конкурса профессионального мастерства водителей магистральных автопоездов, заместитель генерального директора Ассоциации «БАМАП» Геннадий БАЛЫЦЕВИЧ.

– Геннадий Евгеньевич, пожалуй, главное, что интересует участников накануне соревнований – ожидают ли их какие-либо изменения в Положении о конкурсе, как это было на теоретическом этапе?

– Мы провели опрос мнений в транспортных организациях, среди самих финалистов, членов оргкомитета, и выяснили, что имеющееся Положение о конкурсе в части вождения апробировано и каких-то новшеств не требует. Вместе с тем, изменения, внесенные в теоретическую часть, себя полностью оправдали.

– Как организован процесс соревнований с точки зрения удобства, зрелищности и безопасности?



Геннадий БАЛЫЦЕВИЧ

– Состоялось заседание оргкомитета, на котором окончательно согласовано место проведения финальной части конкурса. К выбору площадки в этом году подошли с особым вниманием, ведь так получилось, что совпали два юбилея: у самого конкурса и у Ассоциации «БАМАП». Финал 10-го конкурса профмастерства состоится в Бресте, на базе компании «Веставто». Этот выбор не случаен, ведь именно здесь зарождались международные автомобильные перевозки в Республике Беларусь.

(Окончание на стр.6-7)

## «ОДИН ДЕНЬ В...»

## Дорога к успеху у каждого своя

Успех почитают, успеху завидуют. К нему – стремятся... Но за всем, что кто-либо называет успехом, очень редко стоит его величество Счастливый Случай. За успехом всегда стоит – человек. И дорога к успеху у каждого своя.

Критерии успеха тоже бывают разными. Но когда тебя не раз признают лучшим в профессиональном сообществе, – это, несомненно, успех. ООО «МИЛайнТранс» из-под Молодечно, несмотря на то, что на рынке международных автомобильных перевозок работает сравнительно недавно, уже пять раз подряд, начиная с 2013 года, становилось победителем конкурса Ассоциации «БАМАП» «Лучший международный автомобильный перевозчик года», а также по итогам профессионального состязания «Лучший международный автоперевозчик Евразии - 2015», которое проводится Международным союзом автомобильного транспорта (в первой подгруппе – от 1 до 10 единиц автотранспортных средств).

На сегодня автопоезда компании «МИЛайнТранс» можно встретить в самых дальних уголках и Западной Европы, и России. География перевозок постоянно расширяется, как, собственно, растет и автопарк «МИЛайнТранса».

Но и этого мало! В прошлом году компания завершила строительство нового административного здания – очень непохожего на многие другие офисы. А руководитель ООО «МИЛайнТранс» Михаил Каптюг – один из самых молодых представителей директорского корпуса – останавливаться на достигнутом не собирается... По его глубокому убеждению, бизнес, нацеленный на перспективу, всегда динамичен.

Корреспондент «МТМ» побывал на предприятии, чтобы узнать, каким же путем ООО «МИЛайнТранс» пришло к своему успеху, и в каком направлении намерено двигаться дальше. Об этом читайте в следующем номере «МТМ», в нашей новой рубрике «Один день в...».

Наталья СЧАСТНАЯ



# Мосты в будущее

(Окончание. Начало на стр.1)

И в каждом вопросе – свои субъекты отношений. Роль закона при этом сложная, комплексная. Закон не работает на уровне неких тривиальных идей – он задает целостную концепцию, общие подходы к решению тех или иных вопросов. В нем невозможно прописать детали – это задача подзаконных актов. Как правило, это постановления органов госуправления. Но общие подходы в законе должны быть выверенными, скоординированными, что служит гарантией того, что отношения в дальнейшем будут развиваться цивилизованным образом.

И еще один важный момент. Закон – это всегда мост в будущее. Он должен учитывать прежний опыт, базироваться на реалиях, но нацеленным быть именно в завтрашний день. То есть, принимаемые нормы должны создавать условия для развития, движения вперед. Закон должен работать на перспективу.

– Во время Общего собрания членов Ассоциации «БАМАП» 19 мая, в работе которого парламентская делегация приняла участие, вы сказали о том, что совместное сотрудничество с ассоциацией, с перевозчиками следовало бы сделать еще более плотным и скоординированным...

**А.РЫБАК:**

– В ходе Общего собрания мы еще раз убедились: организация эта очень сильная, обладающая хорошей организационной структурой и реальным влиянием на автотранспортном рынке. Для нашей Постоянной комиссии партнерство с ассоциацией может в определенном смысле упростить работу: желая собрать объективные мнения по той или иной проблеме со стороны участников рынка, мы можем получить квалифицированную и систематизированную позицию от ассоциации, и в этой позиции, уверен, будут аккумулированы мнения самых разных перевозчиков. Поэтому как председатель Постоянной комиссии постараюсь сделать все, чтобы сотрудничество с Ассоциацией «БАМАП» стало одним из основных направлений нашей деятельности при работе с транспортным законодательством. Тем более, что план работы на 2018 год уже есть, и он предусматривает продолжение работы над законопроектами, представляющими интерес в том числе и для международных перевозчиков.

– Охват отраслей экономики и сфер деятельности в Постоянной комиссии очень широк. А что вы думаете о современном грузовом транспорте, проблемах и перспективах его развития?

**А.РЫБАК:**

– Развитие грузовых перевозок справедливо отнесено к числу приоритетов развития в нашей стране. С одной стороны, грузовой транспорт уже уверенно стоит на ногах, с другой стороны, – в нем заключено немало резервов для потенциального роста. И в этом смысле улучшение законодательной базы, регулирующей рынок перевозок, должно сыграть важную роль. Широкое присутствие на белорусском рынке частного транспортного бизнеса для меня очень показательное. Это означает, что рынок реально прогрессирует и имеет все шансы развиваться в дальнейшем. Как ни крути, но развитие именно частного сектора в экономике является мощным магнитом, центром притяжения для инвестиций. На эти процессы чутко реагирует и иностранный, и отечественный инвестор. А сейчас еще и время такое... Наши китайские партнеры очень внимательно следят за тем, как развиваются инфраструктурные проекты вдоль Экономического пояса Шелкового пути, и сами не прочь принять участие в интересных инициативах.

Все это говорит о важности работы по созданию правовых условий для развития транспортного рынка. Работа такая началась не вчера, правовое русло для движения вперед есть, но в нем, время от времени возникают отдельные препятствия, заторы... И важно быстро их устранять.

– Совсем недавно Постоянная комиссия провела выездное заседание на ОАО «МАЗ». Обсуждались ли на площадке крупнейшего отечественного автомобилестроителя вопросы, касающиеся международных перевозчиков?

**А.РЫБАК:**

– Мы сейчас посещаем разные крупные предприятия... Были на ОАО «МАЗ» и ОАО «Могилевхимволокно», собираемся на ОАО «БЕЛАЗ»... Это наши флагманы, и многие из тех проблем, которые необходимо решать, здесь становятся особенно хорошо понятны. Вот и приезжаем посмотреть, как работают, послушать людей. Визит на МАЗ был интересен еще и тем, что в последнее время активно обсуждается вопрос об инвестировании в обновление автопарков белорусских транспортных компаний, и в этом обсуждении необходимо найти компромисс двух позиций. Отечественные автопроизводители выступают против того, чтобы государство льготировало каким-либо образом приобретение автомобилей иностранного производства. У перевозчиков – своя позиция. Оставить проблему нерешенной, остаться от нее в стороне мы не можем. Я пообещал, что для обсуждения проблем в этой сфере соберутся заинтересованные стороны, министерства и организации, и мы поищем точки соприкосновения позиций. Кто как не мы? Ведь сферами ответственности нашей Постоянной комиссии действительно являются как раз и транспорт, и промышленность.

Не исключаю, что в рамках этой работы и, вероятно, с помощью Ассоциации «БАМАП», члены нашей Постоянной комиссии будут выезжать и на автотранспортные предприятия, чтобы своими глазами посмотреть, как работают перевозчики, на месте поговорить о существующих проблемах. Полагаю, такие поездки будут полезными и в рамках происходящей сейчас работы по подготовке проектов законов. Например, того же проекта закона о транспортно-экспедиционной деятельности...

– Сейчас по законопроекту, о котором вы упомянули, много спорят. И в частности, о том, какими должны быть механизмы допуска экспедиторов к работе на рынке услуг. Какой позиции в этом вопросе придерживаются в Постоянной комиссии?

**И.РЕБКОВЕЦ:**

– Госорганом, который подготовит проект нового закона, определено Министерство транспорта и коммуникаций. Депутатов Палаты представителей несколько раз приглашали для участия в созданных Минтрансом рабочих группах, но пока мы можем говорить только о той позиции Минтранса, которая нашла отражение в законопроекте. Со стороны депутатов работа над этим законопроектом войдет в наиболее активную свою фазу несколько позже.

В целом... Участники рынка экспедиционных услуг предлагают, чтобы экспедиторы были сертифицированы, чтобы в организации было назначено ответственное лицо, и это лицо выполняло установленные для него требования, в том числе, требования в сфере профессиональной подготовки... Я считаю, это определенная преграда на пути новых, входящих на рынок его участников. Мне кажется, нужно максимально упростить вход на рынок этих услуг. Все точки над «i» должен расставить не административный ресурс, в каком бы окончательном облике он ни предстал, а конкуренция на рынке и свободный выбор клиентами тех компаний, которые являются финансово устойчивыми и способны реально гарантировать доставку груза.

Хочу, чтобы правильно поняли: я вовсе не против того, чтобы экспедиторы повышали свою квалификацию. Но ведь контроль за уровнем профподготовки своих специалистов является задачей любого руководителя в любой сфере деятельности – не только транспортно-экспедиционной. Иначе работа просто не будет выполняться качественно!

**А.РЫБАК:**

– О двух концах эта палка. С одной стороны, на рынке появляются новые операторы, и, пока учатся работать, они нередко совершают ошибки... Но, с другой стороны, нужно стремиться к тому, чтобы искусственных препятствий и всевозможных



Иван РЕБКОВЕЦ

административных барьеров на рынке не возникало. Золотую середину в споре можно найти только в результате открытого обсуждения имеющихся разногласий – и с экспедиторами, и грузовладельцами. И к перевозчикам с этим законопроектом мы еще обязательно придем.

Следует изучить вопрос о том, какой есть опыт у других стран, какие решения проблемы могут предложить нам современные технологии...

– Говоря о подготовке законопроектов, просто невозможно не спросить о корректировках, внесенных в Закон об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках. Какие из них можно назвать наиболее важными?

**И.РЕБКОВЕЦ:**

– Необходимо сразу отметить, что депутаты нашего созыва приступили к работе над этим законопроектом во втором чтении, когда основные концептуальные нормы были заложены нашими предшественниками. Если говорить о грузовых перевозках... В части этих перевозок мы четко разграничили ответственность перевозчика и грузоотправителя за полноту и правильность заполнения грузосопроводительных документов. Нормативные предписания Закона об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках в их прежней редакции давали контролирующим органам возможность привлекать автотранспортные компании



**ОМЕГА**  
ОМЕГА TRAK    www.etsp.by

**ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКИХ  
ГРУЗОВИКОВ И ПРИЦЕПОВ**



Минск: +375 (17) 291 09 15/17 | +375 (29) 658 09 20 | +375 (29) 679 09 20  
 Лида: +375 (154) 61 05 12 | +375 (29) 624 69 24 | +375 (29) 194 45 12  
 Могилев: +375 (29) 618 67 84 | +375 (29) 398 33 90  
 Витебск: +375 (29) 178 57 07  
 Гомель: +375 (29) 354 49 56 | +375 (29) 391 42 71  
 Полоцк: +375 (29) 113 56 02 | +375 (29) 354 49 98  
 Барановичи: +375 (44) 546 03 50 | +375 (44) 551 56 50  
 Брест: +375 (44) 514 60 24

**ДОСТАВКА  
ПО ВСЕЙ  
БЕЛАРУСИ**



Иностранное частное предприятие «Омега Трак», УНП 191310082



к ответственности в случае неправильности, неточности или неполноты сведений, указанных в таких документах. На перевозчиков налагались огромные штрафы. После вступления в силу закона с внесенными в него корректировками ответственность в подобных случаях будет наступать только для грузоотправителей. Так, частью второй статьи 56 Закона, изложенной в новой редакции, устанавливается, что грузоотправитель несет ответственность перед автоперевозчиком и третьими лицами за убытки, которые возникли в связи с неправильностью, неточностью или неполнотой сведений, указанных в транспортных документах, грузосопроводительных документах, оформляемых грузоотправителем, либо в связи с отсутствием необходимых документов. Соответствующие изменения внесены также в статью 41 Закона, положения которой регулируют вопросы использования грузосопроводительных документов. Кстати, статья 1 Закона дополнена определением грузосопроводительных документов.

Еще один важный момент, который изменяется в отношении грузовых автоперевозок, подразумевает имплементацию в Закон положений, обусловленных Хартией качества ЕКМТ. Касаются они, в частности, вопросов подтверждения международными автоперевозчиками своей профессиональной компетентности, деловой репутации и финансового состояния, а также привлечения к выполнению международных грузовых автоперевозок водителей, уровень подготовки которых соответствует установленным требованиям...

**А.РЫБАК:**

– Что касается Хартии качества ЕКМТ, необходимо было на национальном уровне закрепить ряд содержащихся в ней требований. Их соблюдение будет контролироваться при выделении для белорусских перевозчиков соответствующих разрешений и использовании их в работе. Хартия вступает в силу в 2018 году, и мы должны были технически подготовиться к этому моменту. Собственно, и сама такая готовность будет проверяться нашими европейскими партнерами в рамках специального аудита. Мы внесли в Закон необходимые изменения и дополнения, и у нас есть еще практически полгода для того, чтобы скорректировать подзаконные акты. Если понадобится, и в работе над ними мы примем участие – здесь мы тоже держим руку на пульсе.

Некоторые вопросы являются для Беларуси достаточно новыми. Взять ту же деловую репутацию. Это хороший шаг на перспективу. Этот опыт приходит к нам из Европы и, вероятно, затронет не только международных автоперевозчиков. Одновременно он потребует развития саморегулируемых организаций и пересмотра некоторых привычных понятий.

Или, к примеру, финансовая состоятельность перевозчиков... Такая состоятельность должна подтверждаться посредством общепринятых инструментов. Чтобы наши внешнеэкономические партнеры были уверены в том, что белорусский перевозчик крепко стоит на ногах и способен справиться с взятыми на себя обязательствами. Ассоциация «БАМАП» при этом может играть важную на рынке роль: если ассоциация, предположим, поручилась за репутацию того или иного перевозчика, все будут понимать, что с ним действительно можно работать.

Эти вопросы нужно решать, если мы хотим активно возить грузы и развивать транзитный потенциал. Чтобы иностранные компании говорили: «Мы хотим ехать через Беларусь». Может быть, когда белорусское транзитное направление станет действительно востребованным, и нашим перевозчикам будет легче договариваться об иностранных разрешениях? Они – нам, мы – им... Вот для этого все и делается. Ну и дороги, конечно, должны быть отличными...

**– В этом отношении в настоящее время готовится еще один законопроект, ведь так?**

**Д.ЗАБЛОЦКИЙ:**

– Да, и к его (законопроекта «О внесении изменений и дополнений в Закон Республики Беларусь «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» - прим. редакции) обсуждению мы приступили еще до его поступления в Палату представителей. Это тем более важно, что на нынешней стадии рассмотрения законопроекта пока не участвуют общественные организации. В рабочей группе – Минтранс, дорожные организации и так далее. Действующий закон принимался давно, и многие его положения объективно нуждаются в пересмотре. В целом, изменения, которые ожидают закон, можно объединить по трем направлениям. Во-первых, произойдет приведение его норм в соответствие с появившимися в последнее время международными соглашениями. Во-вторых, правоприменительная практика определила ряд моментов, потребовавших исправления. И, в-третьих, в закон необходимо внести некоторые новации, которые появились в отечественном правовом поле. Скажем, около полутора лет назад в Беларуси был принят и уже работает Закон о государственно-частном партнерстве...

На мой взгляд, главное, что необходимо сделать, – четко разграничить республиканские и местные дороги. Не секрет, средства дорожного фонда долгое время направлялись в основном на ремонт республиканских дорог, и за этот период местные дороги приобрели печальный вид. Сегодня стоит задача привести местные дороги в надлежащее состояние, и поправки в закон должны этому содействовать. Впрочем, корректировать, думаю, нужно и бюджетное законодательство – с тем, чтобы было однозначно понятно, какая доля средств, поступающих в дорожный фонд, направляются на поддержку республиканских дорог, а какая – на ремонт местных. Придется устранить конфликт законодательных актов и, наоборот, скоординировать их таким образом, чтобы они работали на выполнение одной задачи.

Закон об автомобильных дорогах и дорожной деятельности затрагивает интересы столь большого количества субъектов и сторон, что, уже сегодня можно предположить: простой работа над ним не будет. И на слушаниях в Палате представителей, уверен, практически каждый депутат найдет что сказать в отношении этого документа. Поэтому как раз на начальной стадии хотелось бы снять напряженность, которая неминуемо возникнет в дальнейшем.

**– Предусматриваются ли в этом законопроекте какие-то изменения, в которых были бы заинтересованы международные автомобильные перевозчики?**

**Д.ЗАБЛОЦКИЙ:**

– Рассматриваемый закон и Указ Президента Республики Беларусь от 26 ноября 2010 г. №613 «О проезде тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь» сегодня несколько противоречат друг другу. В частности, Указ предусматривает для целей применения его положений возможность превышения допустимой общей массы и (или) допустимой осевой массы автотранспортных средств до 10% включительно. В законе об этом ничего не говорится... И этот пробел будет устранен.

В документе более четко прописываются механизмы закрепления ответственности за состояние дорог и вопросы их передачи из подчиненности одной организации – в подчинение другой. Одновременно будут решены вопросы передачи дорог из государственной в частную собственность при реализации инфраструктурных проектов на основе государственно-частного партнерства. Последний аспект в какой-то мере поможет решить проблему финансирования содержания дорог, да и, надеюсь, изменит само отношение к их строительству.

**– Когда закон может поступить в Палату представителей?**

**Д.ЗАБЛОЦКИЙ:**

– В Палату представителей, как я думаю, законопроект попадет этой осенью. Что касается обсуждения... Я, например, уже завез законопроект в свой избирательный округ, чтобы и дорожники, и иные заинтересованные организации посмотрели документ и высказали по нему свои замечания...

**А.РЫБАК:**

– Да, я уже говорил, закон должен работать на перспективу, и потому, чем более широкой сейчас будет дискуссия, тем лучше. Когда законопроект попадет, как говорится, в сферу нашей ответственности, мы и перевозчикам его покажем, чтобы выслушать их мнения. И местные органы власти подключим к дискуссии, у которых много вопросов по эксплуатации дорог. Всех выслушаем... Важно на этапе подготовки документа обнаружить и устранить проблемы, которые бы в дальнейшем мешали закону работать. Скорректировать законопроект значительно проще, чем вносить изменения позже, в уже действующий законодательный акт.



И еще. Нужно искать новые формы работы, новые возможности для решения проблем. Искать эти возможности в прошлом, делать «как раньше» у нас уже не получится. Кто-то говорит: «Раньше строительство дорог финансировалось из бюджета». Да, но раньше и нагрузок на дороги не было таких...

**– Еще один вопрос, который безусловно, беспокоит международных перевозчиков, – о том, что будет с государственной пошлиной за допуск к дорожному движению...**

**А.РЫБАК:**

– Первая реакция, которая возникает у многих при обсуждении этого вопроса: «Давайте сделаем акциз, как раньше...» Акциз? Хорошо, но готовы ли перевозчики платить за топливо дорожке? А увеличение стоимости? Мы посчитали, она может составить... до 10%. Но стоимость топлива важна не только для отечественного перевозчика, но и для иностранного. Готовы мы к тому, что часть транзитных перевозок уйдет к нашим соседям?.. Очень много возникает здесь вопросов, поверьте. И нужно искать на них ответы: просто взять и отменить мы не можем: аккумуляемые за счет сбора госпошлины средства направляются на содержание и ремонт дорог и важны для страны. Вопросы эти сейчас обсуждаются в тесном контакте с Минфином и Минтрансом.

В законе мы планируем устранить некоторые проблемы, которые сразу, при введении соответствующих норм, видны не были. Например, вопрос о переносе отметки прохождения техосмотра при реализации транспортных средств в лизинг и передаче автомобиля новому собственнику. Таким образом будет решена проблема повторной уплаты госпошлины. В этом смысле мы уже нашли взаимопонимание с Минфином, но новая норма в законодательстве еще только должна появиться...

Беседовал Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО

Фото автора

**НОВЫЙ АВТОРИЗОВАННЫЙ ЦЕНТР  
ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ  
Шмитц Каргобул**

- гарантийный и постгарантийный ремонт
- диагностика и восстановление электронных систем тормозов и подвески
- обслуживание и ремонт ходовой части
- ремонт проводки
- проверка и регулировка положения осей
- поставка необходимых деталей и узлов

**СТО: 375 29 368 83 23**

ИООО «Шмитц Каргобул Бел» УНП 191120055

**с 9.00 до 21.00  
без выходных**

**Центральный склад  
запасных частей:  
375 17 511 31 78**

**ремонт тентов**

**правка рам прицепного состава**

**восстановительный ремонт после ДТП**

**арматурные и сварочные работы**

весь спектр 3/4 для подвижного  
состава Schmitz Cargobull

**с 9.00 до 18.00**