

МАП

МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



INTERNATIONAL ROAD HAULS

Минтранс - 200!

«Международные автомобильные перевозки»
№ 5 сентябрь – октябрь 2009 года
Подписные индексы в каталоге
«Роспечати» 29876 и 80271
Регистрационное свидетельство № 015455
Учредитель и издатель –
Ассоциация международных
автомобильных перевозчиков (АСМАП)

Редакционный совет:

В.Б. Ефимов, президент Союза
транспортников России
Ч.Ш. Измайлов, председатель
Исполкома КТС СНГ
С.Н. Катырин, вице-президент ТПП РФ
А.Н. Курушин, генеральный
директор АСМАП
Н.С. Лямов, и.о. руководителя ФСНТ
Е.С. Москвичев, президент АСМАП
В.И. Мохначев, председатель ЦК
профсоюза работников АТ и ДХ
М.А. Низов, председатель
технической комиссии МСАТ
И.Б. Рунов, постоянный
представитель МСАТ при РФ и СНГ
Ю.С. Сухин, почетный президент АСМАП
В.В. Швецов, заместитель
начальника ГУ ГИБДД МВД РФ

Председатель редколлегии –
зам. генерального директора АСМАП
Е.Д. Судаков

Главный редактор А.Е. Камчатова
Заместитель главного редактора
В.Б. Романова
Главный художник В.А. Блохин
Корректор Н.В. Яровикова
Переводчик В.М. Бородин
Адрес редакции: 125319, Москва,
Ленинградский пр-т, 64
Телефон: (499) 155-01-49, (495) 232-66-27
Факс: (495) 232-66-28
<http://www.asmap.ru, www.map.asmap.ru>
E-mail: kamchatova@asmap.ru,
romanova@asmap.ru

За точность опубликованной информации
ответственность несут авторы публика-
ций, за достоверность информации в ре-
кламных публикациях – рекламодатели.
Редакция оставляет за собой право
отказать в публикации рекламы,
не соответствующей концепции журнала.
Перепечатка материалов «МАП» возмож-
на только с разрешения редакции, при
этом ссылка на «МАП» обязательна.

Отпечатано
в ООО ПО «Периодика»
107005, Москва, Гарднеровский пер., д. 3 стр. 4
Заказ № 10915

«International Road Hauls»
№ 5, September – Oktober 2009
Editor-in-Chief Antonina Kamchatova
Deputy Editor-in-Chief
Victoria Romanova
Art-Director Valery Blokhin
Translated by Victor Borodin
Proof Reader Natalia Yarovikova
Editorial office: 64, Leningradsky Prospect,
125319 Moscow, Russia
Phone: (495) 232-6627, (499) 155-0149
Fax: (495) 232-6628
Published by ASMAP (Association
of International Road Carriers)
Appears bimonthly in Russian and English



АСМАП

Протокольный отдел

3
Е.С. Москвичев: «Барьеры должны
уменьшаться, а не увеличиваться»

5
Готовность номер один

Регионы

6
На пути к согласию

Проблемы и решения

10
Транспортный налог:
мы его или он нас?

Регионы

14
Высший пилотаж на берегах Волги

18
Один день из жизни
брянских перевозчиков

Юбилей

22
Вектор – движение вперед

25
На пути к лидерству

ОБЩЕЕ ДЕЛО

Юбилей

26
Минтрансу – 200!

Протокольный отдел

32
Власть и бизнес: «Обратная связь»

Выставки

34
Автотранспортный форум
Сочи-2009

Совещания, конференции

40
Алгоритм сотрудничества

ГЛОБУС

Новости

54
TRANSPark: он-лайн
служба «одного окна»

НАШИ КОНСУЛЬТАЦИИ

55
Новости законодательства

ENGLISH VERSION

61



Работникам и ветеранам международного автомобильного транспорта

Уважаемые коллеги!

Примите мои искренние поздравления с профессиональным праздником — Днем работников автомобильного транспорта!

Благодаря вашему самоотверженному труду, профессионализму и ответственности отрасль международных автомобильных перевозок динамично развивается. Несмотря на сложные экономические условия этого года, объемы международных перевозок, выполняемых автомобильным транспортом, начинают расти, и это хороший импульс для дальнейшего развития.

Нынешний век высоких скоростей и технологий ставит перед нами серьезные задачи. Главная среди них — повышение конкурентоспособности наших предприятий, а это означает качественно новое развитие и эффективную работу по защите интересов отечественных международных автоперевозчиков в российских и зарубежных властных структурах и общественных организациях. Уверен, что с этими требованиями мы сообща справимся.

Мои самые теплые поздравления ветеранам отрасли. Это вашим трудом заложены славные традиции автомобилистов, которые бережно сохраняются и вместе с опытом и знаниями передаются новым поколениям. Мы всегда будем помнить, как много вы сделали для развития международных автоперевозок, а значит, и всего транспортного комплекса страны.

От всей души желаю вам крепкого здоровья, семейного счастья, благополучия и новых успехов в профессиональной деятельности!

**Президент АСМАП
Е.С. Москвичев**



Е.С. Москвичев:

«Барьеры должны уменьшаться, а не увеличиваться»

В августе 2009 г. приступил к своим обязанностям президент АСМАП Е.С. Москвичев, избранный перевозчиками на Общем собрании членов АСМАП в мае с.г. По просьбе редакции «МАП» Евгений Сергеевич поделился с нашими читателями впечатлениями о работе в новой должности и рассказал, что уже удалось сделать за прошедшие два месяца.

Я благодарен более чем двухтысячному коллективу руководителей предприятий — членов АСМАП за то, что они доверили мне пост президента Ассоциации. Вместе со специалистами Администрации АСМАП мы уже усилили работу по защите интересов нашей отрасли и добились немалых успехов.

Нам удалось совместно с Министерством транспорта и Министерством промышленности РФ убедить Правительство Российской Федерации выпустить Технический регламент о производстве и безопасной эксплуатации колесных транспортных средств. Тем самым Россия впервые присоединилась к европейским стандартам по весовым и габаритным параметрам ТС. Регламент позволит российским перевозчикам возить по дорогам России грузы до 40 т без разрешений, а до 44 т — автопоездами в составе 3-осного тягача и 2- или 3-осного полуприцепа. Также увеличена нагрузка на одиночную ведущую ось с 10 до 11,5 т, на 3-осную тележку — с 22,5 до 24 т. С сентября 2010 г., когда Технический регламент будет введен в действие, денежные и временные затраты российских перевозчиков на получение разрешений по перевозке тяжеловесных и негабаритных грузов значительно снизятся.

Мы убедили Правительство Российской Федерации не вводить за временный ввоз транспортных средств плату в размере ставки рефинансирования как за отсрочку платежа. Уже после второго чтения Госдумой удалось вернуть этот проект на новое чтение, а ст. 214 осталась в Таможенном кодексе в прежнем виде.

С министерствами и ведомствами федеральных органов исполнительной власти были согласованы поправки в виде отдельного пункта в проект Постановления Правительства № 609. Теперь 3-м пунктом данного Постановления предусмотрено, что после введения на территории России с 2010 г. экологических стандартов Евро-4 перевозчики будут получать паспорта на транспортные средства экологического класса Евро-3, ввезенные в РФ до 1 октября 2009 г. и находящиеся в режиме временного ввоза.

Есть полное понимание и взаимодействие с Министерством транспорта и Министерством экономического развития РФ по транспортному налогу. Министерство финансов месяц назад внесло в Правительство предложение об увеличении его базовой ставки в два раза при сохранении максимального пятикратного коэффициента для субъектов РФ. Ассоциация междуна-

родных автомобильных перевозчиков, объединившись с Российским автомобильным союзом и Союзом транспортных компаний России, направила письма в адрес председателя Правительства РФ В.В. Путина и курирующего заместителя председателя Правительства РФ С.Б. Иванова, министра транспорта РФ И.Е. Левитина, Председателя Госдумы ФС РФ Б.В. Грызлова и его заместителя В.В. Володина, а также председателя Комитета Госдумы РФ по транспорту С.Н. Шишкарёва. Нам удалось убедить их, что такой транспортный налог принимать нельзя. Дифференцировать ставки транспортного налога на грузовой транспорт целесообразно в зависимости от экологического класса транспортных средств. На автомобили класса Евро-4, -5 мы предлагаем не вводить коэффициента, а на Евро-2, -3 — увеличивать коэффициент не более чем в два раза. Это позволит не только международным автомобильным перевозчикам, но и более чем полумиллиону предприятий малого и среднего бизнеса, работающих в автомобильной отрасли, избежать увеличения расходов.

За прошедшие два месяца состоялись встречи с коллегами из ассоциаций Белоруссии, Литвы, Турции. Должен отметить, что у нас полное взаимопонимание и поддержка по вопросам перевозочного процесса. На уровне заместителя председателя Правительства, министра транспорта и руководителя таможенной службы Республики Беларусь создается рабочая группа, которая проработает вопросы отмены таможенного сопровождения через Белоруссию транзитного груза, стоимость которого превышает гарантийный фонд 60 тыс. евро. Думаю, данный вопрос будет разрешен в ближайший месяц. Впервые специалисты из АСМАП и UND (Турецкой ассоциации международных автоперевозчиков) сумели с полным пониманием оценить создавшуюся критическую ситуацию по осуществлению двусторонних и транзитных перевозок грузов, осуществляемых российскими автоперевозчиками. Мы договорились, что в 2010 г. будут обеспечены перевозки российскими и турецкими компаниями в соотношении 25:75, при этом в дальнейшем удельный вес российских перевозчиков должен ежегодно увеличиваться. В начале октября состоялись переговоры между министерствами транспорта России

и Турции, на которых была одобрена выработанная АСМАП и UND позиция. Начало реальному сотрудничеству уже положено: в конце октября состоялась встреча представителей автотранспортных предприятий двух стран, в ходе которой заключены контракты и соглашения с экспедиторами Турции.

Есть полное понимание со стороны LINA (Ассоциации международных автоперевозчиков Литвы) о необходимости информирования Администрации АСМАП о недобропорядочных перевозчиках, случаи недоставки груза которыми участвовали в 2009 г. Договоренность закреплена на состоявшемся в начале октября заседании российско-литовской Межправительственной комиссии. В продолжение взаимовыгодного сотрудничества состоялась встреча российских автоперевозчиков с представителями литовских экспедиторских компаний, целью которой стало увеличение перевозок российским автотранспортом на этом направлении.

Что касается законодательства РФ, сегодня наиболее актуальна проблема Таможенного Союза. Мы подключили все заинтересованные ассоциации и надеемся, что Правительство РФ (а с Министерством транспорта взаимопонимание уже достигнуто) нас услышит: барьеры, которые мешают работать российским перевозчикам, должны уменьшаться, а не увеличиваться. К примеру, в проекте Таможенного кодекса Таможенного союза появляются такие статьи, где перевозчик должен стать декларантом, где его транспортное средство превращается в товар, где на него возлагаются безусловные обязанности по уплате таможенных платежей за перевозимый груз. Мы считаем, что основная задача у перевозчика — это безопасная и своевременная доставка груза из пункта А в пункт Б, и перевозчики готовы нести административную и уголовную ответственность именно за недоставку груза. А представленный проект губителен и для международных автомобильных перевозчиков, и для России.

Я хотел бы поблагодарить коллектив Администрации АСМАП и отметить, что в нем работают профессионалы, в нем есть «искорка» и желание выполнять те задачи, которые стоят сегодня перед Ассоциацией. Я пришел защищать интересы перевозчиков и как президент АСМАП уверен, что вместе мы добьемся серьезных успехов.

Готовность номер один

Члены Правления АСМАП выразили готовность добиваться поддержки со стороны депутатов Госдумы РФ предложений Ассоциации по преодолению кризисных явлений в секторе международных автомобильных перевозок.

Текст М. Мацнев, фото А. Маркин



13 октября 2009 г. в Светлогорске при участии членов ревизионной комиссии, руководства и специалистов Администрации АСМАП состоялось очередное заседание Правления АСМАП.

По уже устоявшейся традиции сначала был заслушан отчет Администрации о выполнении решений предыдущего заседания Правления.

В частности, присутствующие были проинформированы о том, что ФТС РФ ведет разработку информационного Web-портала, который позволит перевозчикам и иным заинтересованным лицам предоставлять предварительную информацию в электронном виде через Интернет.

Отдельным пунктом обсуждалось согласование проекта Условий распределения иностранных и многосторонних разрешений. В ходе совместной работы с членами АСМАП Администрация сформировала и внесла в Минтранс России предложения по корректировке проекта данного документа.

Рассматривая итоги подписания соглашений о сотрудничестве АСМАП с органами исполнительной власти субъектов РФ, члены Правления отметили ту важную роль, которую играют такие соглашения в установлении конструктивных партнерских отношений между бизнесом и властью, создании условий для диалога, повышении авторитета АСМАП на региональном уровне. По результатам состоявшейся дискуссии было решено активизировать эту работу.

В ходе заседания члены Правления заслушали

отчет Администрации по ситуации с взиманием штрафов с российских перевозчиков на территории Венгрии и решили инициировать внесение указанной проблемы в повестку дня двусторонних переговоров с венгерскими компетентными органами. По окончании переговоров Администрации АСМАП поручено выработать рекомендации для российских перевозчиков, касающиеся прохождения контрольных процедур на территории этой страны.

С учетом мнений членов Правления поправки в Положение о конкурсе АСМАП «Перевозчик года» в части порядка определения победителей будут доработаны Администрацией и доведены до сведения членов АСМАП.

По итогам доклада генерального директора АСМАП А. Курушина о ситуации на рынке международных автомобильных перевозок Правление приняло решение о создании под председательством члена Правления В. Алексеева Рабочей группы, которой поручено провести сравнительный анализ налогообложения предприятий МАП России, Беларуси, Литвы и Польши и подготовить предложения по повышению конкурентоспособности российских перевозчиков.

Также был заслушан отчет Администрации АСМАП о ходе реализации концепции антикризисных мер. С учетом достигнутых результатов, реалистичности намеченных действий и дополнительных мер, предпринимаемых Ассоциацией, в концепцию внесены изменения, с которыми можно ознакомиться на сайте АСМАП.

Правление утвердило финансовый план АСМАП на 2010 г. Он разрабатывался с учетом наиболее вероятного сценария развития ситуации в экономике страны, однако в целях эффективного управления работой Ассоциации позволяет перераспределять расходы на обеспечение деятельности Администрации по статьям затрат, но в пределах утвержденной Правлением суммы.

В ходе заседания также была утверждена новая редакция Положения о бюджетной комиссии Правления АСМАП, принято решение о созыве Общего собрания в мае 2010 г., о точной дате и месте проведения которого предприятия - члены АСМАП будут извещены дополнительно.

На пути к согласию

В сегодняшних условиях, когда международные автомобильные перевозки балансируют на грани рентабельности, понимание и поддержка органов власти на федеральном и региональном уровне очень нужны АСМАП и ее членам. А для регионов страны не менее важна перспектива увеличения объемов перевозок внешнеторговых грузов, развитие существующих и появление новых транспортных компаний, а значит, приток инвестиций, налоговых поступлений и рабочих мест.



Текст А. Камчатова. Фото автора и С. Суркова

Первые соглашения о сотрудничестве между АСМАП и администрациями субъектов Федерации были подписаны еще в тот замечательный докризисный период, когда спрос на услуги международных перевозчиков существенно превышал предложение. В результате подписания таких документов были обозначены направления взаимодействия региональных властей и Ассоциации по ряду ключевых вопросов. По сути, был заложен фундамент для диалога бизнеса и власти в части совершенствования законодательной базы, обсуждения налоговых преференций и прочих мер, направленных на повышение конкурентоспособности российских международных автомобильных перевозчиков и активизации экономического роста и развития субъектов Федерации. Кроме того, поддержка исполнительной и законодательной власти в регионах позволяет АСМАП проводить последовательную политику и на федеральном уровне.

Сейчас же, в сложной экономической ситуации, взаимная поддержка приобрела особую ценность.

С дальним прицелом

10 сентября было подписано соглашение о сотрудничестве между Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков и Администрацией Смоленской области. Подписи под документом поставили губернатор Смоленской области С. Антufьев и президент АСМАП Е. Москвичев.

С. Антufьев отметил, что через территорию Смоленской области проходит 30% всех грузов, перевозимых по территории России автомобильным транспортом. В регионе работают около 150 предприятий — членов АСМАП, и почти 10% автопоездов, работающих на международных перевозках, «прописаны» на Смоленщине. Губернатор выразил уверенность в том, что сотрудничество области и АСМАП будет взаимовыгодным и позволит с большей эффективностью использовать географическое преимущество, чтобы занять более серьезное место на рынке автомобильных перевозок.

Е. Москвичев выразил мнение, что грузопоток по территории Смоленской области, как импорта, так и экспорта, в ближайшие годы будет увеличиваться. Совместные усилия обеих сторон позволяют грамотно формировать инвестиционную политику, и в скором будущем



на территории региона появятся крупные логистические центры, что позитивно отразится на развитии рынка.

А член правления АСМАП, директор ООО «Транзит-С» А. Николенко отметил, что подписание соглашения стало серьезным шагом в развитии малого и среднего бизнеса области. Смоленские международные автоперевозки — это 10 тыс. рабочих мест, но эта цифра может удвоиться. В настоящий момент, в условиях кризиса, международные автомобильные перевозки убыточны, но сотрудничество между АСМАП и Администрацией области позволит сохранить накопленный потенциал, а когда кризис пройдет — развиваться и двигаться дальше.

Путевка в жизнь

19 октября соглашение о сотрудничестве подписали президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Е. Москвичев и губернатор Подмосковья Б. Громов.

Б. Громов сказал в своем выступлении, что сотрудничество АСМАП и Администрации Московской области позволит создать благоприятный климат для развития национального рынка транспортных услуг в Подмосковье, способствовать повышению конкурентоспособности российских международных автомобильных перевозчиков и увеличению объемов перевозок внешнеторговых грузов в одном из основных грузообра-



зующих регионов страны. В экономике многих зарубежных стран международные перевозки играют ключевую роль, и в Московской области при создании благоприятных условий их развитие может быть не менее эффективным, обеспечивая наполнение бюджета, появление новых рабочих мест и развитие инфраструктуры.

Е. Москвичев, в свою очередь, отметил, что объем перевозок внешнеторговых грузов автомобильным транспортом в Московской области за 1 полугодие 2009 г. составил 828 тыс. т, из них на долю отечественных компаний пришлось всего 180 тыс. т. Сегодня на долю 142 транспортных компаний — членов АСМАП в Подмоскovie приходится всего лишь 21,7% рынка международных перевозок грузов автотранспортом. Устранению такого дисбаланса и повышению конкурентоспособности национальных перевозчиков как раз и будет способствовать консолидация усилий АСМАП и Администрации Подмоскovie, прекрасный пример практической реализации государственно-частного партнерства.

Предметом соглашения о сотрудничестве стали также информационный обмен, проведение совместных меро-

приятий (конференций, выставок, семинаров и т.п.). Для того, чтобы более эффективно планировать свои действия, стороны будут проводить постоянный мониторинг рынка международных автотранспортных услуг и оперативно решать проблемы, препятствующие их развитию.

Президент АСМАП заверил губернатора Подмоскovie, что в ближайшее время АСМАП представит свои предложения, направленные на развитие рынка транспортных услуг, для включения в генплан развития Московской области.

И совсем недавно, буквально накануне выхода очередного номера нашего журнала, состоялось подписание еще одного соглашения о сотрудничестве: 27 октября в Брянске после торжественной церемонии открытия нового офиса представителя АСМАП его подписали президент АСМАП Е. Москвичев и заместитель губернатора Брянской области А. Горшков.

В общей сложности подписано уже 10 соглашений с теми субъектами Федерации, где зарегистрировано значительное число транспортных компаний — членов АСМАП. Еще 10 аналогичных документов готовятся к подписанию в ближайшее время.



МАШИНЫ НАСТОЯЩЕГО ВРЕМЕНИ

Трудности даны нам, чтобы их преодолевать. Мы точно знаем, что какой бы долгой не была черная полоса, ее обязательно сменит белая. И любая, даже самая извилистая дорога, в конце концов станет прямой и ровной.

Важно продолжать двигаться вперед к поставленной цели.

Вместе с Volvo Trucks!

Грузовые автомобили Volvo:

Выбор в Вашу пользу при любых условиях!

Узнайте больше по телефону ЗАО «Вольво Восток» (495) 961-10-30

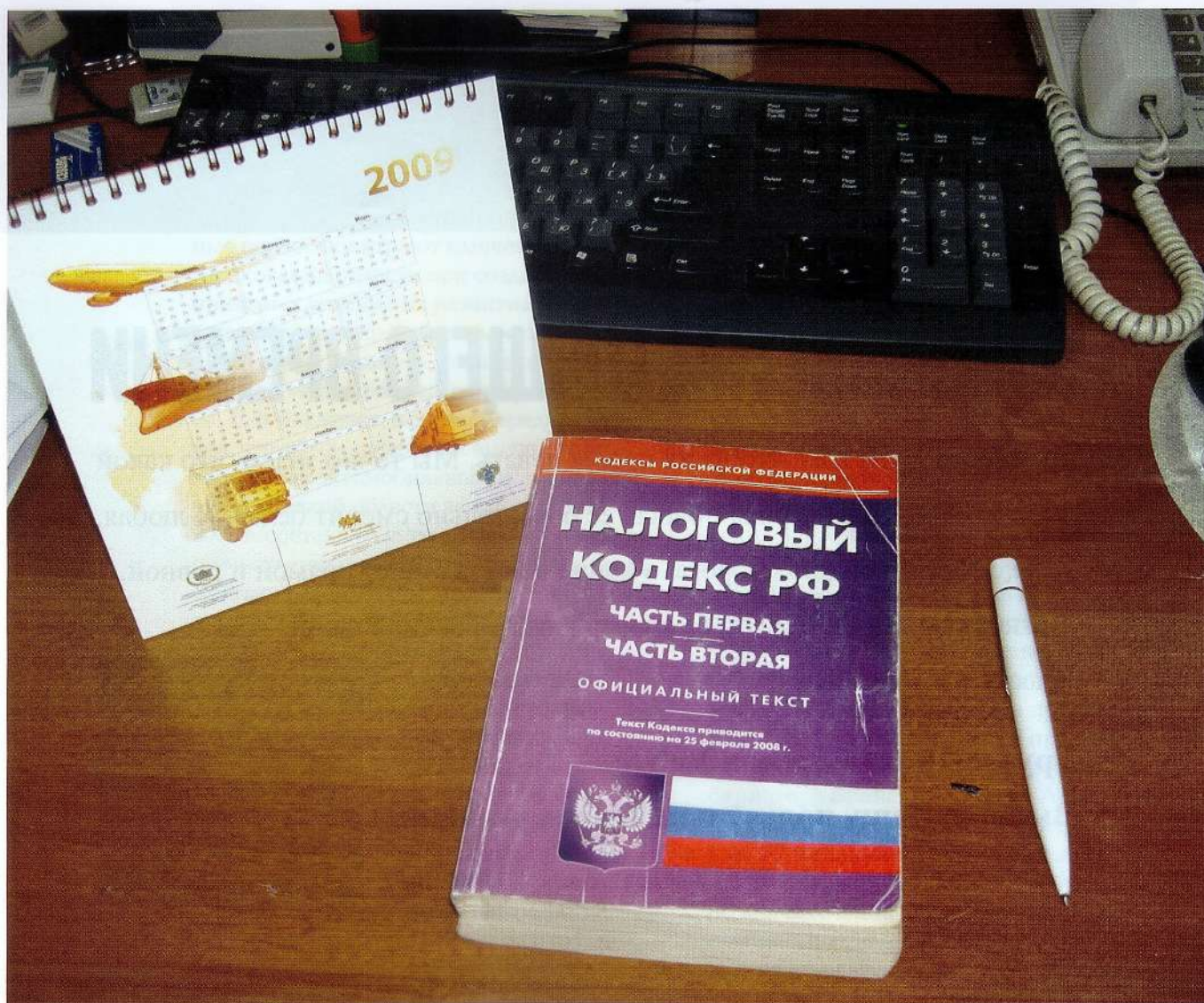


VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ
www.volvotrucks.ru



Транспортный налог: мы его или он нас?

В октябре Правительство РФ внесло в Госдуму законопроект, предусматривающий двукратное повышение ставок транспортного налога. Понимая, сколь губительно может сказаться такой шаг на финансовом положении наших предприятий, АСМАП предложила внести поправки в текст этого документа, согласно которым ставки налога должны дифференцироваться в зависимости от экологического класса транспортных средств. Прислушается ли государство к аргументам автотранспортников?



Текст А. Мишахин, В. Романова

В 2003 г. в России был введен транспортный налог, поступления от которого зачисляются в бюджеты субъектов РФ. Он заменил собой налог с владельцев транспортных средств и налог на пользователей автомобильных дорог. В Налоговом кодексе РФ (гл. 28) установлены его базовые ставки для различных категорий транспортных средств, а регионам предоставлено право увеличивать или уменьшать их, но не более чем в 5 раз.

История с географией

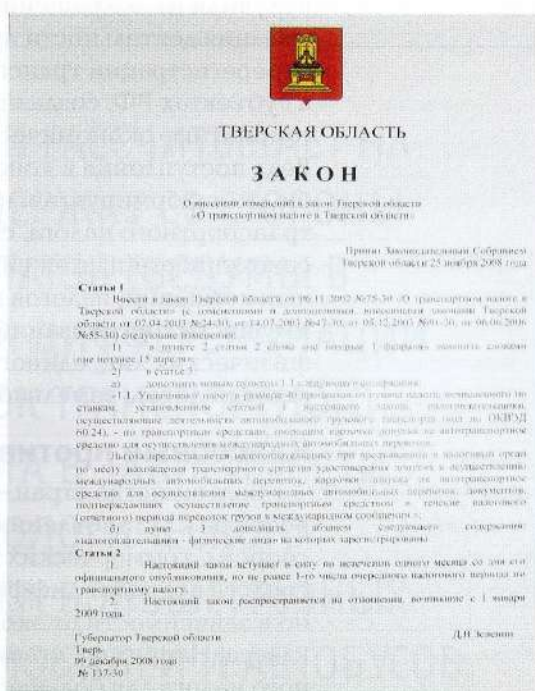
Первый раз АСМАП обосновала необходимость снижения коэффициента с 5 до 2 раз в своем обращении в Правительство РФ еще в начале 2004 г. Предложение было поддержано Минтрансом и Минфином и внесено Правительством в Госдуму в рамках законопроекта № 364858-3 «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых законодательных актов (положений законодательных актов) Российской Федерации о налогах и сборах». Однако поправка Правительства была отклонена депутатами Госдумы при подготовке законопроекта ко второму чтению.

Тем не менее анализ ставок, установленных для автомобилей большой

грузоподъемности, уже в первый год действия транспортного налога показал, что использование региональными властями права по многократному их повышению тяжелым бременем ложится на автотранспортные предприятия. Мощность двигателя автомобилей, используемых для перевозки грузов в международном сообщении, превышает 250 л.с. Установленная в Кодексе ставка для этой категории грузовиков составляет 17 руб. за 1 л.с. При использовании максимального повышающего коэффициента (5) сумма годового налога на один автомобиль достигает 1000 евро, что, во-первых, многократно превышает сумму аналогичного налога в других регионах РФ и ряде европейских стран, а во-вторых, не соответствует финансовым возможностям большинства компаний. Кроме того, транспортные средства международных автоперевозчиков большую часть рейса находятся на территории иностранных государств, где тоже уплачивают дорожные и другие сборы, но при этом затраты, связанные с транспортным налогом, несут наравне с перевозчиками, осуществляющими доставку груза исключительно внутри страны.

Аргументируя свою позицию в региональных органах власти, АСМАП неоднократно отмечала, что значительная дифференциация конечных ставок транспортного налога по субъ-

В ТЕХ РЕГИОНАХ, КОТОРЫЕ
ПРИНЯЛИ РЕШЕНИЕ О
СНИЖЕНИИ ТРАНСПОРТНОГО
НАЛОГА, ДО НАЧАЛА
КРИЗИСА НАБЛЮДАЛСЯ
УСТОЙЧИВЫЙ РОСТ ПАРКА
ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ,
А В ТЕХ, ГДЕ СТАВКИ БЫЛИ
МНОГОКРАТНО ПОВЫШЕНЫ,
ЕГО СОКРАЩЕНИЕ.



ектам РФ (разброс в 2003 г. составлял от 8 до 85 руб. за 1 л.с.) подрывает принцип равных возможностей. А платежи по ставкам, многократно увеличенным по сравнению с базовыми, обременительны для малых предпринимателей, к которым относится около 90% предприятий МАП. Для автоперевозчиков, перешедших на уплату единого налога на вмененный доход, сумма только транспортного налога достигает 40% и более от уровня базовой доходности.

Администрации отдельных регионов учли данные обстоятельства и установили специальные льготные ставки транспортного налога. Решения о его снижении (от 17 % до 64%) для предприятий, осуществляющих МАП, в разные периоды времени были приняты в Брянской, Калининградской, Московской, Нижегородской, Псковской, Рязанской, Свердловской и Тверской областях. Отдельные субъекты РФ ввели дифференцированные ставки для большегрузных транспортных средств (Москва, Санкт-Петербург, Новосибирская область).

В итоге за период 2003-2008 гг. в субъектах РФ, многократно увеличивших транспортный налог, наблюдалось сокращение парка грузовых автомобилей или его сохранение на неизменном уровне, а в тех, где ставки оставались приближенными к базовым значениям, отмечался устойчивый рост.

Регионы, стремившиеся повысить поступления в бюджет за счет увеличения ставок транспортного налога, по сути получили их сокращение из-за свертывания деятельности предприятий и перерегистрации транспортных средств в субъектах РФ, создавших более благоприятные экономические условия. Ведь поступления в консолидированный бюджет формируются не столько от транспортного налога, сколько от всей совокупности платежей автотранспортных компаний: налогов на прибыль и имущество организаций, на доходы физических лиц, единого налога на вмененный доход, земельного налога и др.

Классовые противоречия

Большинство стран — членов Евросоюза к установлению налогов и сборов с коммерческих транспортных средств подходят дифференцированно в зависимости от экологического класса. Например, ставка транспортного налога для большегрузных авто-

мобилей Евро-2 и выше в Германии, Великобритании, Болгарии снижена на 40 — 50%, в Германии к тому же дорожный сбор для грузовиков стандарта Евро-3 на 30% ниже, чем для Евро-2.

Не удивительно, что экология в таких странах становится лучше, процесс обновления автопарков компаний идет живее и, соответственно, конкурентоспособность национальных перевозчиков растет.

В России специальным техническим регламентом, утвержденным в 2005 г. Постановлением Правительства № 609, предусмотрено поэтапное введение технических нормативов выбросов автомобильной техникой. АСМАП, по-прежнему обосновывая в различных органах государственной власти необходимость снижения ставок транспортного налога, аргументировала, в том числе, и дифференцированный подход к ним в зависимости от экологического класса транспортных средств. Соответствующие обращения были направлены председателю Госдумы Б. Грызлову, отдельным депутатам, в Минтранс России, Торгово-промышленную палату РФ.

В мае 2008 г. АСМАП удалось добиться нового поручения со стороны Правительства РФ, согласно которому заинтересованные министерства должны были подготовить «предложения по снижению ставки транспортного налога на транспортные средства в зависимости от их экологического класса».

Предложения, разработанные Минтрансом России совместно с АСМАП, рассматривались в течение второго полугодия 2008 г. рядом министерств. Минфин в своем итоговом заключении изложил отрицательную позицию, которая, к сожалению, поддержана Правительством РФ.

Вместе с тем, по мнению АСМАП, общие требования по дифференциации транспортного налога в зависимости от экологического класса автотранспортных средств должны быть прямо предусмотрены в соответствующей главе Налогового кодекса РФ. Администрация АСМАП лично президент Е. Москвичев проводят активную работу в этом направлении.

Кризис и антикризис

Экономический кризис заставил многие автотранспортные предприятия «проедать резерв», чтобы сохранить

подвижной состав и квалифицированные кадры. В этих условиях высокие ставки транспортного налога могут стать для них губительными. На основании обращений международных перевозчиков и АСМАП Минтранс России в апреле 2009 г. были направлены письма главам отдельных субъектов РФ, в которых ставка транспортного налога для большегрузов многократно увеличена, с просьбой о ее снижении до уровня не более 50 руб. за 1 л.с. Ввиду сложной ситуации с исполнением доходной части бюджетов от органов госвласти этих регионов получены отрицательные ответы.

На Общем собрании членов АСМАП в мае с.г. было принято специальное обращение в адрес Председателя Правительства РФ В. Путина, в котором в числе других вопросов аргументировалась необходимость дифференциации ставок транспортного налога в зависимости от экологического класса коммерческих автомобилей и изменения повышающего коэффициента с 5 до 2 раз.

Однако аргумент снижения поступлений в бюджетную систему страны оказался сильнее. В октябре 2009 г. Правительство внесло в Госдуму России законопроект, предусматривающий двукратное увеличение с 2010 г. базовых ставок транспортного налога. Минтранс РФ подготовил по нему отрицательное заключение, а АСМАП, СТР и РАС направили предложения по его доработке в органы государственной власти — Председателю Правительства РФ В. Путину и его заместителю С. Иванову, Председателю Госдумы Б. Грызлову и его заместите-

лю В. Володину, Председателю Комитета по транспорту Госдумы С. Шишкарёву.

Комитет Совета Федерации по промышленной политике также выступил против повышения транспортного налога. «С учетом постоянной нехватки денежных средств в региональных бюджетах... вряд ли найдутся главы регионов, которые не воспользуются возможностью для установления максимальных ставок транспортного налога», — говорится в заключении Комитета по внесённому Правительством РФ законопроекту.

АСМАП предлагает внести поправки в п. 2 ст. 361 Налогового кодекса РФ, изложив его в следующей редакции: «Налоговые ставки, указанные в пункте 1 настоящей статьи, могут быть увеличены (уменьшены) законами субъектов Российской Федерации, но не более чем в пять раз, а для грузовых автомобилей и автобусов в зависимости от их соответствия экологическому классу, в следующих пределах:

Соответствие экологическому классу	Возможность увеличения ставок налога, не более раз
0	5
1	4
2	2
3	1,5
4 и выше	-



АСМАП РАССЧИТЫВАЕТ НА ПОДДЕРЖКУ СО СТОРОНЫ ДЕПУТАТОВ ГОСДУМЫ В ЧАСТИ ДИФФЕРЕНЦИАЦИИ СТАВОК ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО КЛАССА БОЛЬШЕГРУЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И АВТОБУСОВ.

Высший пилотаж на берегах Волги

Визг шин, крутые виражи, виртуозная «змейка» враскачку, разворот по кругу... Буквально рядом со зрителями на высокой скорости проносятся огромные автопоезда...

Все это - конкурс мастерства водителей «АСМАП-Профи».

Текст А. Сорокин и В. Фильченков

В этом году в Нижнем Новгороде конкурс отметил свой первый юбилей — он проводился в 10-й раз. Да-да, мы не ошиблись: «Профи» зародился в далеком 2000 г. по инициативе нижегородских перевозчиков.

У нынешнего генерального директора АСМАП А. Курушина (в то время генерального директора ЗАО «Волгавесттранс», члена Совета АСМАП и президента Нижегородской ассоциации автотранспортников) вместе с руководителями Нижегородского комбината автотранспорта А. Добродием и Нижегородского автомобильного клуба М. Бариновым родилась идея провести соревнования среди водителей автопоездов. Сейчас трудно поверить, что спонтанный замысел реализовался буквально за месяц! АСМАП сразу же поддержала начинание и стала постоянным партнером «Автопрофи» (так был назван нижегородский конкурс). Представитель

АСМАП в Н. Новгороде В. Фильченков вошел в Оргкомитет, который возглавил А. Курушин.

28 октября 2000 г., накануне Дня работников автомобильного транспорта, на площади Минина, главной площади города, у стен древнего Кремля состоялись первые в России соревнования водителей магистральных автопоездов. Тогда никто не мог предположить, что они вызовут интерес не только зрителей и прессы, но и потенциальных спонсоров. Изначально большое внимание конкурсу уделили производители тягачей и полуприцепов (Scania, Volvo, DaimlerChrysler, MAN, Schmitz Cargobull, Koegel, ЗАО «Новтрак»), ГСМ (дистрибьютор Shell «Фаворит-Ойл»), страховых компаний (ОСАО «Ингосстрах») и др. Информационную поддержку оказывали сайт АСМАП, журнал «МАП» и нижегородский еженедельник «Биржа плюс авто».

Всего 10 водителей из 8 компаний состязались в 2-х группах, на отечественных и импортных тягачах. Победителями стали С. Калугин

МНЕНИЯ

Р. Кравцов, победитель финала конкурса «АСМАП-Профи 2009»:

— Роман, каковы ощущения?

— Отличные, а какие же еще! Выигрывать всегда приятно!

— Рассчитывал на победу?

— Конечно, мы все ехали только побеждать! Среди участников очень много сильных ребят, некоторых мы не раз видели в деле, всей командой переживали за результаты.

— В реальной жизни такие соревнования помогают?

— Отчасти. На дороге постоянно

присутствуют другие участники движения, а здесь ты один, никто тебе не мешает. И все зависит только от тебя.

А. Балыкин, председатель Ревизионной комиссии АСМАП:

— У нас в Нижнем сложился уникальный коллектив единомышленников — руководителей транспортных предприятий-членов АСМАП. Несмотря на то, что мы работаем на одном рынке, т.е. по существу конкуренты (а может, именно благодаря этому),

мы на протяжении более чем десятилетия стараемся быть вместе, вместе решать возникающие проблемы. И одним из инструментов поддержания не только нашей «тусовки», но и имиджа международных автоперевозчиков у органов местной власти, повышения водительского мастерства стал организованный нами конкурс. Мы гордимся, что именно нижегородцы в новейшей истории России смогли возродить давние традиции тесного общения перевозчиков, в том числе и с помощью таких мероприятий.



(ЗАО «Волгавесттранс», генеральный директор А. Курушин) и А. Погодин (ООО «Трансинвест-НН», генеральный директор В. Волков).

Организаторы понимали, что стоять на одном месте нельзя — надо развиваться дальше, расширять программу. Так конкурс водительского мастерства гармонично дополнился выставкой магистральной автотехники. Нижегородцы и гости города получили

уникальную возможность увидеть воочию новейшие образцы мирового автопрома.

С 2001 г. в регламент соревнований был включен еще и теоретический этап — на знания ПДД. В этом году победу одержали И. Мариняк (ЗАО «Волгавесттранс», генеральный директор А. Курушин) и А. Погодин (ООО «Трансинвест-НН», генеральный директор В. Волков). Тогда же Schmitz Cargobull учредил переходящий кубок

В. Волков, член Правления АСМАП:

— Наше предприятие все 10 лет участвовало и в фестивалях «Автопрофи», и потом в конкурсах «АСМАП-Профи», неоднократно побеждая в командном зачете. Водитель А. Погодин четырежды побеждал в этих соревнованиях в личном зачете. Всегда атмосфера была самая доброжелательная: для руководителей это — замечательный повод встретиться и обсудить проблемы международных автоперевозок, для

водителей — шанс посостязаться в профессионализме. Ждем будущей возможности посоревноваться и на международном уровне.

Ю. Гриднев, генеральный директор ОАО «Полиавтотранс» (Н.Новгород), член Регионального совета АСМАП в ПФО:

— Команда нашего предприятия ОАО «Полиавтотранс» с 2000 г. ежегодно принимала участие в нижегородских конкурсах, а водители неоднократно поднимались на пьедестал

почета, занимая призовые места. Благодаря показанным ими результатам команда также неоднократно была в числе победителей отборочных туров по ПФО и принимала участие в финальных соревнованиях. Но самые памятные победы, наверное, те, что одерживались на нижегородской земле в фестивалях «Автопрофи», в начале так широко развернувшегося ныне (в том числе и с нашей помощью!) конкурса «АСМАП-Профи».



за победу в командном первенстве. Его завоевала команда ЗАО «Волгавесттранс» (генеральный директор А. Курушин), занявшая 1-е и 2-е места в группах. Впервые в программе фестиваля появились соревнования для зрителей — перемещение тягача на канате командой из 5 человек.

Особенностью «Автопрофи-2002» стало участие (впервые!) иногородних перевозчиков. Организаторы разослали коллегам из других регионов «Положение о конкурсе» и приглашения к участию в нем. Откликнулись многие, и на площадь Минина выехали автопоезда с иногородними номерами, придав еще большую значимость фестивалю. В числе первых нижегородское начинание поддержали Ю. Баранов («Новая линия», Брянск), москвичи И. Джегрий («Совтрансавтоэкспедиция»), В. Савченко («СВТ-Авто») и др. Впервые в нижегородском конкурсе «Автопрофи» лично принял участие президент АСМАП Ю. Сухин.

Программа «Автопрофи-2003» расширилась еще больше: АСМАП провела для руководителей автотранспортных предприятий и экспедиторов Поволжья «круглый стол» на тему «Перспективы международных автомобильных перевозок в России в свете изменений в законодательстве РФ в области транспорта». К участию в нем были приглашены представители органов власти, таможни (Приволжского таможенного управления и Нижегородской таможни), Нижегород-

ского областного отделения Ространсинспекции, руководители и сотрудники предприятий-грузовладельцев, фирм-производителей автотехники и страховых компаний. География участников конкурса на этот раз стала более обширной. Гости достойно выступили в соревновании: на пьедестал почета (впервые!) поднялся водитель из Брянска — И. Сеничев (ООО «Новая линия», генеральный директор Ю. Баранов), занявший в нелегкой борьбе третье призовое место.

Проведение фестивалей «Автопрофи» (а впоследствии и конкурсов «АСМАП-Профи») всегда активно поддерживали представители органов власти: аппарат Полномочного представителя Президента РФ в ПФО, Правительство (Департамент транспорта и связи) и Законодательное собрание Нижегородской области, Администрация Нижнего Новгорода (Департамент транспорта и связи), Управление ГИБДД ГУВД по Нижегородской области, Торгово-промышленная палата Нижегородской области. Они так же, как и организаторы, заинтересованы в проведении подобных мероприятий, направленных на популяризацию профессии водителя и пропаганду безопасности дорожного движения.

В 2004 г. АСМАП отмечала свой 30-летний юбилей, и в честь этого события был организован I Всероссийский конкурс «АСМАП Профи-2004» — практически в том виде, в каком он существует сегодня. Отборочные туры были проведены в течение весны и лета в 5 федеральных округах России. А первый финал прошел в начале сентября именно в Н. Новгороде, на родине конкурса. В нем участвовали 22 водителя из 8 предприятий. В личном зачете победил И. Сеничев (ООО «Новая линия», генеральный директор Ю. Баранов), в командном — эта же компания. И только при подготовке следующего конкурса было определено, что финал будет проходить в городе команды-победительницы. Поэтому все последующие финальные соревнования проводились в Брянске, но в 2009 г. наконец-то финал «АСМАП-Профи» заслуженно вернулся в Нижний! И был проведен в праздничный для нижегородцев день.

День города в прежние годы отличной погодой нижегородцев радовал редко. А тут как на заказ: накрапывавший с утра дождик сменился ярким солнцем, которое тут же заставило большинство участников и гостей конкурса сбросить куртки.

Открывали финал президент АСМАП Е. Москвичев, директор департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ О. Старовойтов, министр промышленности и инноваций Нижегородской области Н. Сатаев, первый заместитель главы Администрации Нижнего Новгорода С.

Гладышев. На конкурсе также присутствовали генеральный директор АСМАП А. Курушин, директор департамента транспорта и связи Нижегородской области А. Зубарев, директор департамента транспорта и связи Администрации Нижнего Новгорода В. Грибов, председатель, секретарь ЦК профсоюза работников АТ ДХ по ПФО А. Моренов, члены Правления и региональных Советов АСМАП, руководители и сотрудники предприятий — членов АСМАП — участники финала, нижегородцы — ветераны автомобильного транспорта и другие гости.

В финале приняли участие 16 команд — призеров отборочных этапов из автотранспортных предприятий — членов АСМАП Республики Татарстан, Приморского края, Ростовской, Калининградской, Брянской, Московской, Нижегородской областей, городов Екатеринбурга, Иркутска, Новосибирска. В составе экипажей команд выступил 31 водитель. На трассу соревнований вышли тягачи большинства европейских марок, используемых на международных автоперевозках, и отечественный КамАЗ.

В рекламных паузах восторг и аплодисменты зрителей вызвали показательные выступления Отдельного кавалерийского взвода милиции ГУВД по Нижегородской области, включавшие в себя джигитовку и демонстрацию владения холодным оружием. Их комментировал директор ООО «Фирма «Биплан» А. Балыкин. Также состоялись демонстрационные заезды тягачей и автопоездов, представленные партнерами финала, выступления экстрим-группы велосипедистов, танцевального ансамбля «Артэс». На площадке возле трассы соревнований были организованы шоу для зрителей, победители которых также получили призы от организаторов.

Мастерство вождения конкурсанты впервые показывали на Нижне-Волжской набережной, превращенной на время соревнования в своеобразный автодром. Сам конкурс получился очень зрелищным, на каждом упражнении шла борьба буквально за доли секунды. Семь упражнений — заезд в «бокс» передним и задним ходом, «змейку», «круг», «парковку», «тоннельные ворота», «колею» и «стоп» участники соревнований проходили в очень хорошем темпе: лишь пятерым из них потребовалось более 3 минут «чистого» времени. Адреналина и водителям, и зрителям добавила конфигурация трассы: широкая и протяженная набережная позволила разгонять многотонные машины едва ли не до сотни километров в час! И это в сочетании с торможениями «педалью в пол», дымом из-под ведущих колес на старте и умопомрачительными кренами автопоездов в поворотах!

Но в соревнованиях такого класса мало быть самым быстрым: например, второй рекордсмен по времени «набирал» штрафных секунд



при недостаточно аккуратном прохождении упражнений и в итоге оказался лишь четырнадцатым. В целом результаты победителей достаточно высоки. Правда, необычно много ошибок было совершено на «тоннельных воротах»: всего 8 водителей смогли пройти их чисто. И наоборот, на «круге» были допущены ошибки всего тремя участниками. Наибольшее количество ошибок (вплоть до невыполнения) было отмечено на «парковке».

Самым быстрым и одним из самых аккуратных (всего 2 ошибки как раз на «тоннельных воротах») в тот день был Р. Кравцов из ООО «Д-Транс» (Одинцово Московской области, генеральный директор В. Демчук), заслуженно занявший первое место с результатом 2 мин. 26 сек. и получивший из рук президента АСМАП ключи от новенькой белоснежной Lada Priora.

Второе место завоевал В. Козырев (ОАО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг», генеральный директор И. Трифанцов), на третью ступень пьедестала почета поднялся В. Арских из Екатеринбурга (ОАО «Лорри», генеральный директор Ю. Ступак). Оба получили по скутеру.

Эти же предприятия поделили между собой пьедестал почета и в командном зачете: первое место — ООО «Д-транс», второе — ОАО «Лорри-1», третье место — ОАО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг».

Один день из жизни брянских перевозчиков

В Брянске принял первых посетителей новый офис АСМАП. Его торжественное открытие было приурочено к подписанию соглашения о сотрудничестве между АСМАП и Администрацией Брянской области.



Текст и фото В. Романова

День 27 октября 2009 г. выдался для брянских перевозчиков исключительно насыщенным событиями. Во-первых, наконец закончилось строительство нового офиса АСМАП, и его двери были гостеприимно открыты. Такого современного отдельно стоящего здания нет пока ни у одного другого пред-

ставительства Ассоциации в регионах. Во-вторых, на торжественное открытие офиса приехали президент АСМАП Е. Москвичев и генеральный директор АСМАП А. Курушин, и перевозчикам представилась возможность в личной беседе получить ответы на волнующие их вопросы. В-третьих, в зале нового офиса состоялось подписание Соглашения между АСМАП и Администрацией Брянской области о сотрудничестве. И, наконец, в-четвертых, на территории одного из крупнейших в России предприятий отрасли «Совтрансавто-Брянск-Холдинг» прошла конференция, в ходе которой можно было получить исчерпывающую информацию о состоянии дел и организации сопутствующих международным автоперевозкам процессов в Брянской области и стране в целом.

Выступая на торжественном открытии офиса, президент АСМАП Е. Москвичев отметил, что у международных автомобильных перевозчиков Брянской области насчитывается более двух с половиной тысяч единиц подвижного состава, здесь проходят стратегические направления, на которых растет объем экспортно-импортных грузов, и именно поэтому, невзирая на кризис, в Брянске открывается новый офис. Его просторные площади позволят не только оказывать нашим предприятиям все необходимые услуги, но и собираться вместе и приглашать представителей властных структур города и области для совместного решения возникающих проблем. «Я горжусь, что мы открыли этот офис. И я рад, что у местной Администрации есть понимание того, что предприятия, осуществляющие международные автоперевозки,



«ЕСТЬ НОВЫЙ ОФИС – ЕСТЬ И ВОЗМОЖНОСТЬ ПЛОТНЕЕ РАБОТАТЬ С ВЛАСТЬЮ»

/А. ГОРШКОВ/.

нужно развивать и поддерживать».

Заместитель губернатора Брянской области А. Горшков в своей приветственной речи подчеркнул, что отрасль международных автомобильных перевозок приносит существенные доходы в областной бюджет и что у нее большие перспективы, так как уже сейчас разрабатывается проект Брянской области как крупного логистического центра. «Спасибо АСМАП за облегчение жизни нашим перевозчикам. Есть новый офис — есть и возможность плотнее работать с властью», — так закончил свою речь заместитель губернатора.

После торжественного перерезания традиционной красной ленточки в новом офисе состоялось первое важное мероприятие: Е. Москвичев и А. Горшков подписали «Соглашение о сотрудничестве между АСМАП и Администрацией Брянской области».

На церемонии подписания присутствовали генеральный директор АСМАП А. Курушин, руководитель департамента региональной работы и услуг А. Васильев, руководитель представительства в ЦФО С. Баклицкий, представитель АСМАП по Брянской области В. Арбаев, председатель Совета перевозчиков ЦФО В. Алексеев, руководители предприятий — членов АСМАП, директор Департамента промышленности, транспорта и связи Администрации Брянской области М. Кобозев, председатель постоянного комитета областной Думы по промышленности, транспорту, связи и строительству Н. Лучкин, ответственные работники департамента промышленности, транспорта и связи администрации города, начальник Брянской таможни Д. Жуков, начальник регионального Управления госавтонадзора В. Дакше.

После церемонии подписания от имени перевозчиков выступил председатель



совета АСМАП в Брянской области В. Халеев. Он поблагодарил представителей региональной администрации за поддержку, а АСМАП и лично Е. Москвичева — за изыскание средств на строительство офиса и заверил, что перевозчики приложат все силы, чтобы преодолеть кризис без существенных потерь.

Генеральный директор «Совтрансавто-Брянск-Холдинг» И. Трифанцов поблагодарил АСМАП и Администра-

**«ПЕРЕВОЗЧИКИ
– ЧЛЕНЫ АСМАП
ДОЛЖНЫ
СОБЛЮДАТЬ
ПРАВИЛА БДД И
ЕСТР. БЕЗОПАСНОСТЬ
– ПРЕВЫШЕ ВСЕГО»
/Е.МОСКВИЧЕВ/.**

цию области за то, что многие проблемы перевозчиков решены, и воспользовался возможностью публично обратиться к заместителю губернатора с наболевшим: «Нельзя повышать транспортный налог. Увеличив его, вы тем самым снизите количество транспортных средств, и в итоге потеряете больше».

После подписания соглашения Е. Москвичев ответил на вопросы журналистов. В частности, в интервью областному информационному каналу «Брянская губерния» он сказал: «Считаю, что российским перевозчикам должны быть отданы национальные грузы, и это вопрос номер один, который нам предстоит решать. На территории России находится более 5 млн автомобилей, из них более 2 млн — экологически «грязные», не соответствующие евростандартам. На уровне регионов транспортный налог для автомобилей высокого экологического класса должен быть ниже, и это вопрос номер два. Надеюсь, что органы исполнительной власти отнесутся к нашим предложениям внимательно».

После интервью делегация направилась на предприятие «Совтрансавто-Брянск-Холдинг», где ее участникам была продемонстрирована поэтапная организация работы, а в кабинете генерального директора И. Трифанцова состоялась беседа перевозчиков — членов АСМАП с президентом и генеральным директором Ассоциации о наших проблемах и путях их решения. В частности, И. Трифанцов обозначил как основные две задачи — не допустить повышения транспортного налога и создать равные условия для всех перевозчиков. Он предложил выработать систему, которая позволит «отсеять» все



«НЕЛЬЗЯ ПОВЫШАТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ. СНИЗИТСЯ КОЛИЧЕСТВО ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, И В ИТОГЕ БЮДЖЕТ ПОТЕРЯЕТ БОЛЬШЕ» /И. ТРИФАНЦОВ/.

непрофильные предприятия, наносящие урон добросовестным перевозчикам и отрасли в целом. Е. Москвичев уточнил, что он понимает это как ужесточение приема в члены АСМАП и считает такую позицию правильной. Участники беседы предложили также разработать меры по повышению фрахтовых ставок.

Затем Е. Москвичев и А. Курушин рассказали, что уже удалось сделать для защиты прав отечественных перевозчиков. Это поправки в Постановление Правительства № 609, работа по внесению изменений в проект Таможенного кодекса Таможенного союза и др. (см. стр. 3. — *Прим. ред.*). Президент особо отметил, что надо доказывать власти необходимость более жесткой политики в отношении иностранных перевозчиков, с тем чтобы «обязательно добиться для нас 50% национального рынка международ-

ных автоперевозок». По итогам 2009 г., сказал он, АСМАП подготовит подробный доклад в Правительство РФ с анализом ситуации на рынке МАП и впредь будет формировать такие доклады регулярно. Это необходимо для понимания властью наших чаяний, которые совпадают с интересами государства. Обращаясь к перевозчикам, Москвичев подчеркнул, что АСМАП прикладывает огромные усилия для защиты их интересов, но и спрашивать с них будет строго, и в первую очередь по вопросам безопасности: «Мы будем проверять соблюдение правил БДД и ЕСТР перевозчиками — членами АСМАП. Безопасность — это превыше всего».

По завершении беседы в актовом зале предприятия прошла конференция АСМАП «Состояние, проблемы и перспективы развития рынка международных автомобильных перевозок в Российской Федерации и Брянской области». С основным докладом на эту тему выступил С. Баклицкий. Между участниками конференции состоялся заинтересованный диалог, в котором приняли участие Е. Москвичев, А. Курушин, заместитель директора Департамента промышленности, транспорта и связи Администрации Брянской области В. Яшков, первый заместитель начальника Брянской таможни В. Миронов, заместитель руководителя УГАДН Брянской области В. Бацаев, член Правления АСМАП А. Галаганов и другие представители отрасли.

Вектор – движение вперед

Автопоезда с логотипом «Интертрансэкспедиция» многие встречают на дорогах России и Европы, но не многие знают, что у этого предприятия солидная и почетная биография. В сентябре «Интертрансэкспедиции» исполнилось 70 лет.



Текст Я. Епутаев

Вехи славной истории

29 сентября 1939 г. в Москве Приказом № 20 Наркомата транспорта РСФСР создается автобаза «Авторазгрузжидор». Своим появлением она была обязана необходимости быстро и своевременно разгружать железнодорожные составы.

Малогабаритные грузы перевозили на автомашинах ЯАЗ-5, ЗИС-5 и ГАЗ-2а на расстояния до 250 км. Так начиналась история предприятия, которая вплотную связана с историей страны.

С началом Великой Отечественной войны перед автобазой была поставлена задача доставлять боеприпасы на участки фронтов великих сражений, обслуживать авиационные заводы. За образцовое выполнение этого задания коллектив удостоили Знамени Государственного Комитета Обороны, многих работников наградили боевыми орденами и медалями. И это при том, что почти все водители-мужчины были призваны в армию, и их заменили женщины.

После войны на предприятии появились автомашины американских марок: 88 «Студебеккеров» и около 40 «МАКов». На них и перевозились грузы, необходимые для восстановления народного хозяйства Москвы и Московской области. А в начале 50-х поступили автомашины ЗИЛ-158, Урал и ГАЗ-51.

Главное пассажирское автохозяйство

В 1958 г. деятельность автобазы «Авторазгрузжидор» была переориентирована на пассажирские автоперевозки, и ее переименовали в «Пассажирское автохозяйство междугородных сообщений» (ПАМС). Водительский состав учился управлять автобусами, при переобучении особое внимание уделялось безопасности движения и культуре обслуживания пассажиров. Спустя год автохозяйство перебазировалось в Люблино, где начиналось строительство производственной базы и стоянки автобусов. Здесь коллектив



предприятия трудится и по сей день. А тогда менее чем за десятилетие была обустроена территория, построены боксы по ремонту подвижного состава, административный корпус, закрытая стоянка автобусов. В этот период было освоено более 30 междугородных автобусных маршрутов, коллектив автопарка неоднократно отмечался Минтрансом РСФСР наградами за перевыполнение взятых обязательств и высокое качество обслуживания пассажиров.

В 1968 г. автохозяйство снова переименовали. Теперь оно стало «Московским пассажирским автотранспортным предприятием междугородных сообщений» (МПАПМС). Направления работы остались прежними, но именно в этом году был открыт первый международный автобусный маршрут «Москва — Хельсинки — Москва», который через год стал регулярным. Вскоре открыли и следующий маршрут «Москва — Стокгольм — Москва». Так во времена «железного занавеса» было прорублено «автобусное окно» в Европу, туристы из Москвы на автобусах следовали в Скандинавские страны, а туристы из Европы могли приезжать в столицу СССР.

В 1971 г. в истории предприятия начался принципиально новый период. Снова поменялось название, и «Пассажирское автотранспортное предприятие международных сообщений» (ПАПМС) приступило к осуществлению международных пассажирских и грузовых перевозок в страны Европы и Азии. Были организованы филиалы в Бресте (Белоруссия) и в Мукачево

(Украина), где автобусы проходили техническое обслуживание, ремонт и ожидали туристов, которые приезжали в эти города по железной дороге. В том же 1971 г. открылись регулярные рейсы во все страны СЭВ, а чуть позже — автобусные маршруты и в другие страны Западной Европы.

В 1983 г. ПАПМС вошло в состав Главного Управления международных автомобильных сообщений «Совтрансавто» и получило еще одно новое название — «Совавто-Москва-2».

В 1987 г., когда сюда пришел работать нынешний генеральный директор П. Фильжак, предприятие было одним из крупнейших в стране со специализацией по международным автоперевозкам и парком в 150 автобусов «Икарус 250-Люкс» и 300 грузовых автомобилей. Перед молодым начальником ремонтной базы стояла сложная задача — в весьма ограниченные сроки освоить импортный подвижной состав. Приходилось все время заниматься самообразованием, «влезать» в каждый узел и агрегат автомобиля. Но вложенные усилия не пропали даром, и в 1988 г. П. Фильжака назначили на должность главного инженера. Тогда же «Совтрансавто-Москва-2» было реорганизовано в специализированное транспортно-экспедиционное предприятие «Интертрансэкспедиция», и в соответствии с решением совета директоров П. Фильжак стал его генеральным директором.

Работа — второй дом

Сегодня группа компаний ОАО «Интертрансэкспедиция» — это многофункциональный холдинг, предлагающий услуги по перевозке грузов, таможенному сервису, продаже новых и поддержанных автомобилей, экспедированию и др.

Группа компаний включает в себя общества с ограниченной ответственностью «Интертрансэкспедиция МО», «Валдайавтотехсервис» и «Бест Логистик» (с филиалами в Брауншвейге (Германия), Санкт-Петербурге, Воронеже, Белгороде, Курске и Таллине).

«Такая структура возникла не спонтанно, это — плод длительных маркетинговых исследований рынка, — рассказывает П. Фильжак. — Сегодня довести груз из-за рубежа предельно просто, а вот чтобы предоставить полный комплекс услуг, надо хорошо поработать. Хочу отметить, что только



«СЕГОДНЯ ДОВЕЗТИ ГРУЗ
ПРЕДЕЛЬНО ПРОСТО, А ВОТ
ЧТОБЫ ПРЕДОСТАВИТЬ ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКС УСЛУГ, НАДО ХОРОШО
ПОРАБОТАТЬ» / П. ФИЛЬЖАК /

благодаря диверсификации мы прибыльно работаем даже в условиях наступившего экономического кризиса.

Сейчас у нас небольшой парк автомобилей — 47 единиц, но в эти трудные времена все наши автопоезда работают. Конечно, кризис коснулся нас так же, как и всех перевозчиков, — ставки значительно снизились, количество загрузок сократилось, но перед нашим коллективом стоит задача не просто выжить, но и найти новых клиентов, изыскать резервы повышения эффективности».

«Интертрансэкспедиция» дважды — в 2006 и 2008 гг. — признавалась «Перевозчиком года», а также получила сертификат IRU как лучший перевозчик СНГ по экологическим программам.

Создание в 2003 г. «Бест Логистик» дало существенное расширение спектра услуг — компания ведет крупные проекты по комплексному обслуживанию клиентов, осуществляет экспедирование грузов. В 2007 г. ООО «Бест Логистик» получило Сертификат о внесении в Реестр таможенных брокеров России и было сертифицировано на международ-

ный стандарт ISO 9001: 2000 «Система менеджмента качества». Являясь активным членом Российско-Германской внешне-торговой палаты в РФ, эта компания не только получила международное признание, но и весьма достойно выглядит на фоне известных зарубежных фирм.

...Остаться наедине с П. Фильжаком для долгого разговора практически невозможно. Дверь его кабинета всегда открыта, работа этого предприятия подразумевает немедленное решение всех текущих оперативных вопросов в постоянном диалоге с сотрудниками.

Павел Петрович предлагает прогуляться, и мы ступаем на территорию, в памяти которой — несколько поколений работников легендарного автотранспортного предприятия, никогда не изменявшего своего вектора — движения вперед

«Каждый наш сотрудник отчетливо понимает, что только высокопрофессиональный подход к выполнению своих должностных обязанностей — залог успешной работы группы компаний в целом, — делится П. Фильжак. — Отдельно хочется рассказать о наших водителях. При приеме на работу они проходят жесткий контроль профессиональной и коммуникативной пригодности, ведь им предстоит трудиться в сложившемся коллективе с традициями, заложенными «старожилами», которых, к сожалению, становится все меньше. В этом году не стало А. Бучина, легендарного водителя маршала Г. Жукова, с которым он проехал по дорогам войны 170 тыс. километров. Это был человек и водитель с большой буквы, жизнь которого стала примером для многих поколений российских водителей. Заложенные им традиции у нас чтут и трепетно сохраняют».

Начальник отдела перевозок И. Садовникова работает в компании не один десяток лет и знает всех водителей своего предприятия по имени и отчеству. «Наше предприятие — это второй дом, — говорит Ирина, — и хочется, чтобы он был доброжелательным и гостеприимным, где бы каждый чувствовал себя комфортно и шел сюда с особым рабочим настроением. К нам приходят новые сотрудники, и если они работают более одного года, то уже остаются навсегда».

Редакция журнала «МАП» присоединяется к поздравлениям с 70-летним юбилеем и желает коллективу ОАО «Интертрансэкспедиция» дальнейших успехов!

На пути к лидерству

Одно из старейших автотранспортных предприятий России
ОАО «Лорри» в октябре отметило славную дату – 80 лет со дня образования.



История ОАО «Лорри» началась в 1929 г., когда в структуре Уралмаша был образован автотранспортный цех. Спустя четыре года завод выделил ему собственное здание, в котором предприятие находится и по сей день. В послевоенные годы им был пройден путь от автотранспортного цеха УЗТМ до Авто-транспортного предприятия № 3 Министерства автомобильного транспорта с численностью более 2000 человек.

В 1994 г. одним из первых на Урале предприятие начало выполнять международные перевозки. В «Лорри» до сих пор работают люди, которые объезжали на КаМАЗах Эйфелеву башню. А его современная история берет свое начало в 1998 г., когда были закуплены первые тягачи Volvo F12 и компания переориентировалась на международные автомобильные перевозки как основной вид деятельности. Сейчас в ней насчитывается 250 современных автопоездов со средним возрастом чуть

больше двух лет. Это самый крупный автопарк среди предприятий региона.

Почти двадцать лет бессменным генеральным директором «Лорри» является Ю. Ступак, избранный перевозчиками в мае этого года в Правление АСМАП. «У нас трудится более 270 водителей, — рассказывает он. — Некоторые из них являются «миллионерами»: они наездили более одного миллиона километров и получили специально учрежденную компанией награду — медаль «За один миллион километров».

Сегодня компания предлагает рынку свое умение естественным образом встраивать технологии перевозки в производственную цепочку клиента одновременно с оптимальными для него расходами. Неудивительно, что среди клиентов «Лорри» — половина ТОП-100 экспортеров Урала. География перевозок охватывает всю Европу — от Испании до Польши и от Италии до Норвегии и многие страны СНГ. Активно развивается азиатское и закавказское направления. В Европе, на складах партнеров «Лорри» в Праге и Любеке, осуществляется консолидация грузов с последующей их доставкой в Россию.

За достигнутые успехи и большой вклад в развитие экономики ОАО «Лорри» присвоена Национальная общественная премия транспортной отрасли России «Золотая колесница» в номинации «Лидер международных автомобильных перевозок» и звание «Лучший международный автоперевозчик СНГ-2008» (IRU, Женева). Кроме того, предприятие входит в ТОП-15 логистических операторов России.

Подробнее о компании «Лорри» можно прочитать в № 2 (2009 г.) журнала «МАП».

Поздравляем коллектив ОАО «Лорри» с 80-летним юбилеем предприятия и желаем успехов и процветания!

Минтранс – 200!

20 ноября 2009 г. исполняется 200 лет Главному управлению водными и сухопутными путями сообщения. Дата его учреждения считается днем рождения единого государственного органа управления транспортом.

Текст А. Камчатова

Систематическая деятельность правительства в области путей сообщения началась еще в 1649 г., когда царь Алексей Михайлович издал Уложение об охране судоходства. При Петре I в 1717 г. была учреждена Коммерц-Коллегия, ведавшая вопросами торговли, строительством судов, гаваней, маяков, путями сообщения и таможенными сборами. Крупнейшей петровской дорожной стройкой, дорогой из Петербурга в Москву, ведала Канцелярия «прешпективной» дороги, которая с 1755 г. стала называться Канцелярией строения государственных дорог.

Екатерина II с самого начала своего правления решила придать дорожному делу характер важной государственной задачи. Указ от 18 февраля 1764 г. повелевал ведомству «прилагать

старанья приводить все государственные дороги в наилучшее состояние». А 14 марта 1786 г. Государыня Императрица издала указ об организации Комиссии о дорогах в государстве.

В 1798 г. Павел I утвердил проект образования Департамента водных коммуникаций, а в 1800 г. — Экспедицию устройства дорог в государстве. Предписывалось «быть оному под ведомством Сената» и «считаться наравне с коллегиями и производить дела на обряде оных». Главным Директором водных коммуникаций был назначен граф Яков Ефимович Сиверс. Экспедиция устройства дорог в государстве была под началом графа Григория Григорьевича Кушелева.

В 1801 г. ведомство возглавил Николай Петрович Румянцев, который выдавал рекомендации для обучения инженеров-строителей в Англии и

В XIV-XV вв. Московское княжество объединило вокруг себя земли Северо-Восточной Руси, и в конце XV в. появилось единое государство Россия. Ко времени правления Ивана III относится первая сохранившаяся подорожная грамота, в которой государь приказывал давать послам «по две подводы до подвод от яму до яму по сей моей грамоте» (ямы располагались на расстоянии в 30–50 верст). В другой грамоте Ивана III, от 6 июня 1481 г., впервые упомянута должность ямского пристава,

отвечающего за состояние почтовых станций и дорог и обязанного обеспечивать лошадьми всех путешествующих с княжеской грамотой. При Иване Грозном, в 1550 г. в Москве была создана Ямская изба (орган управления дорожным делом). Из грамоты 1574 г. известно о централизованном органе государственного управления, связанном с перевозками, Ямском приказе, который просуществовал до 1711 г. К концу XVI столетия в состав России вошли Поволжье, Приуралье, Западная Сибирь. В связи с при-

ростом территорий, дороги в России приобрели особое значение. Власть проявляла особую заботу о развитии унаследованной от татар ямской почты. Содержать в надлежащем состоянии дороги под присмотром ямщиков должны были местные крестьяне. Уже в начале XVI в. появились первые описания больших российских дорог — «Русский дорожник», «Пермский» и «Югорский» дорожники. К концу XVI в. появились и «изгонные книги» с описанием мелких областных дорог.

Франции и приглашал в Россию ученых и инженеров для проектирования и строительства шоссейных дорог, мостов, обводных каналов, каменных устоев и других технических сооружений.

На протяжении XVIII – XIX вв. дорожные ведомства подвергались постоянным реорганизациям. Коренной перелом в дорожном деле произошел в период правления просвещенного Александра I. В процессе замены коллежской системы управления министерской вместо Департамента водяных коммуникаций и Экспедиции устройства дорог было образовано Главное управление водяными и сухопутными путями сообщения. 20 ноября 1809 г. вышел царский Манифест, в котором говорилось: «Находя, что... распространение земледелия и промышленности, возрастающее население столицы и движение внутренней и внешней торговли превосходят уже меру прежних путей сообщения, мы признали нужным доставить части сей все расширение, какое может быть ей свойственно по пространству империи, по обилию ее произведений и по соревнованию промышленности».

Империя была разделена на 10 округов путей сообщения. Во главе округа стоял окружной начальник, в подчинении которого находились управляющие директора, руководившие важнейшими частями путей сообщения и особо занятые составлением проектов и смет. Была усовершенствована и охрана путей. Ее поручили окружным полицейским командам, находившимся



в подчинении окружных начальников. Команды состояли из полицмейстера, смотрителей, унтер-офицеров и рядовых. Их задачей являлась не борьба с уголовной преступностью, но наблюдение за тем, «чтобы дороги, мосты, рвы и прочее не были повреждены, чтобы боковые каналы не были завалены, самые дороги не были суживаемы строениями, плетнями или запахиваемы».

Первым главным директором Управления водяных и сухопутных сообщений стал принц Георгий Петрович Голштейн-Ольденбургский.

1809 г. считается также годом рождения российской транспортной науки и образования. Созданный при Управлении водяными и сухопутными сообщениями Корпус инженеров водяных и сухопутных сообщений и при нем институт Корпуса инженеров путей сообщения разместился в Санкт-Петербурге, во дворце, построенном архитектором Дж. Кваренги и купленном казной у князя Юсупова. «Инспектором предполагаемого института для образования юношества в науках, нужных по части водяных сообщений» был назначен генерал-лейтенант Августин Августинovich Бетанкур — один из крупнейших ученых-механиков своего времени. При составлении первых учебных планов и программ он использовал самое лучшее в системе высшего технического образования в Европе: достижения Парижской политехнической школы, Школы мостов и дорог в Париже, Школы дорог, каналов и мостов в Мадриде. Из стен





Павел Петрович Мельников

вуза вышла целая плеяда знаменитых инженеров-путейцев, среди них Павел Петрович Мельников — академик, первый министр путей сообщения, один из авторов проекта и строитель первой российской магистральной железной дороги Петербург — Москва.

В 1814 г. Александр I своим именным указом распорядился, чтобы «правлящий ныне должность главного директора путей сообщения инженер-генерал Деволант присутствовал по своей части в Комитете Министров и адресовался в оный на правах прочих министров», так как «при разделении государственных дел главное управление путей сообщения осталось в порядке, определенном учреждением 20 ноября 1809 г., и составляет собой отдельное министерство».

С ходом реформ название ведомства часто менялось. С 1820 по 1832 г. оно называлось Главным управлением путей сообщения, а с 1833 по 1842 г. — Главным управлением путей сообще-

ния и публичных зданий. В 1842 г. в его составе образован Департамент железных дорог, который занялся строительством Петербург-Московской железной дороги (1842 - 1851 гг.).

К шестидесятым годам XIX в. бурное развитие промышленности потребовало образования надежной транспортной системы. 15 июня 1865 г. император Александр II издал Указ об учреждении Министерства путей сообщения России. Руководство публичными зданиями было передано в ведение Министерства внутренних дел, а телеграф — Главному почтовому департаменту. Первым министром путей сообщения был назначен П.П. Мельников. Министерство состояло из 4 департаментов: сухопутных сообщений, водяных сообщений, железных дорог, ревизий и отчетов. В таком виде оно просуществовало до 1918 г., когда при формировании советского правительства был образован Народный комиссариат путей сообщения (НКПС).

С 1921 г. НКПС передано управление автомобильным, гужевым и трамвайным транспортом, погрузочно-разгрузочным и транспортно-экспедиторским делом на всех видах транспорта. В 1931 г. Народный комиссариат путей сообщения как единый орган управления на транспорте прекратил существование и разделился на комиссариаты по отдельным видам транспорта.

В 1990 г. создано Министерство транспорта РСФСР, которое задумывалось как единый орган государственного управления на транспорте и объединило под своим началом дорожное хозяйство, автомобильный, речной, морской, промышленный транспорт и гражданскую авиацию. С 1991 г. — Министерство транспорта Российской Федерации.

Указом Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 г. «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» образовано Министерство транспорта и связи РФ 20 мая 2004 г. Минтрансвязи России преобразовано в Министерство транспорта Российской Федерации и Мининформсвязи России. Таким образом в России был воссоздан единый федеральный орган исполнительной власти в области транспорта.

Деятельность Министерства транспорта Российской Федерации в современных условиях заключается в формировании государственной политики и нормативно-правовом регулировании отрасли и направлена прежде всего на создание динамично развивающейся и устойчиво функционирующей национальной транспортной системы. Развитие и модернизация сферы транспорта являются необходимыми условиями подъема экономики страны.

В прошлом году Правительством Российской Федерации была принята «Транспортная стратегия на период до 2030 г.». Одной из основных целей, определенных Транспортной стратегией, является интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны, которые потребуют развития технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, а также разработка и ввод механизмов и методов госрегулирования, которые бы мотивировали создание конкурентоспособных на мировом рынке национальных и интернациональных транспортных компаний.



Однако вскоре экономическая ситуация потребовала безотлагательной разработки и реализации антикризисных мер на транспорте. Предложения были сформированы в русле реализации основных направлений «Транспортной стратегии» и представлены в Правительство Российской Федерации для включения в Программу антикризисных мер на 2009 г.

Антикризисные меры, направленные на сохранение потенциала отрасли и завершение приоритетных инфраструктурных проектов, разрабатывались Минтрансом совместно с бизнесом, транспортными ассоциациями





и общественными организациями.

Для создания конкурентоспособной экономики страны необходима консолидация усилий бизнеса и власти. Важнейшая роль в этом процессе принадлежит саморегулируемым организациям — профессиональным объединениям, способным не только донести проблемы отрасли до высших эшелонов власти, но и стать ключевым элементом управления отдельными отраслями экономики. Министерство транспорта в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации делегировало профессиональным объединениям часть государственных полномочий и прав.

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации и по итогам проведенного Министерством транспорта РФ открытого конкурса АСМАП признана уполномоченной организацией по выдаче российским перевозчикам иностранных разрешений на осуществление перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом.

АСМАП постоянно и плодотворно сотрудничает с Министер-

ством транспорта России.

Во взаимодействии с Минтрансом АСМАП принимает участие в формировании государственной транспортной политики для сектора международных автомобильных перевозок. Эксперты АСМАП принимают участие в разработке и экспертной оценке нормативных правовых актов в рамках деятельности Координационного совета Минтранса по законотворческой деятельности.

Активная совместная работа Министерства транспорта РФ и Ассоциации ведется в целях защиты национального рынка транспортных услуг и повышения конкурентоспособности российских международных автоперевозчиков. АСМАП участвует в заседаниях смешанных комиссий для выработки решений по сокращению выдачи иностранным перевозчикам разрешений на перевозки грузов в/из третьих стран и по увеличению контингента разрешений для российских перевозчиков. Участие в работе смешанных комиссий позволяет также решать вопросы, связанные с наличием различных барьеров на территориях зарубежных государств. Специалисты АСМАП участвуют также в работе по совершенствованию международных договоров в области автомобильных перевозок, принимают участие в работе экспертного совета Минтранса по государственно-частному партнерству.

Министерству транспорта удалось создать эффективную модель диалога власти и бизнеса, реального взаимодействия с деловым транспортным сообществом.

Выступая на торжественном собрании, посвященном 35-летию АСМАП, министр транспорта РФ И. Левитин оценил его как чрезвычайно эффективное и конструктивное: «Мы постоянно находимся в курсе всех проблем международных автоперевозчиков и можем правильно выстроить приоритеты в своей работе. Для нас важно, что Ассоциация не просто ставит перед Министерством новые задачи, но и предлагает различные варианты их решения, заставляет двигаться вперед. Думаю, так и должно быть, ведь обязанность государства — создать необходимые условия для нормальной работы бизнеса».

АВТОЛОКАТОР

защита и мониторинг транспорта



АвтоЛокатор – признанный лидер среди спутниковых охранно-поисковых и мониторинговых систем.



Компания АвтоЛокатор уже более 10 лет предоставляет услуги мониторинга и защиты грузоперевозок для транспортных и логистических компаний. Система мониторинга и диспетчеризации АвтоЛокатор обладает непревзойденными преимуществами, которые могут быть использованы организациями, заинтересованными в усовершенствовании управления автопарком в режиме реального времени.

АвтоЛокатор является эксклюзивным представителем услуг EuteITRACS в России – уникальной системы мониторинга для международных перевозок от мирового лидера телекоммуникационной отрасли Qualcomm.



EuteITRACS® – это система, предназначенная для управления парком коммерческого транспорта. Местоположение объектов и данные об оперативных событиях поступают в Диспетчерский центр в режиме реального времени. Благодаря этому менеджеры могут заблаговременно проинформировать клиентов о возможных отклонениях в сроках поставки при перевозке грузов.



Решение EuteITRACS® открывает новый мир стратегического управления транспортными парками!

Преимущества АвтоЛокатор EuteITRACS®

В мире установлено свыше 700 000 терминалов системы EuteITRACS. Теперь и у российских международных перевозчиков появился отличный шанс присоединиться к мировой элите бизнеса, уже давно использующей данную систему для оптимизации своих расходов и увеличения прибыли.

Система EuteITRACS® дает возможность в любое время посредством текстовых сообщений связываться с водителями машин, судов и другого коммерческого транспорта, которые могут находиться в любой точке континента от Атлантики до Байкала. На каждое отправленное водителю сообщение диспетчер получает подтверждение о его получении (по требованию – «о прочтении»), причем сообщение водителя обязательно сопровождается указанием местоположения машины.

С помощью электронной карты автодорог диспетчер имеет возможность отслеживать перемещение всех транспортных средств. Подобный учет и контроль в значительной степени увеличивают эффективность эксплуатации транспорта и повышают производительность персонала.

EuteITRACS® – это система оперативного управления, которая соответствует потребностям Вашего бизнеса!

Внимание: В компании АвтоЛокатор периодически проходят специальные акции по системе EuteITRACS. Вы реально можете приобрести уникальную систему мониторинга и управления автопарком со скидкой до

50%

Власть и бизнес: «Обратная связь»

Международный проект стран – участниц СНГ, направленный на устранение барьеров, препятствующих осуществлению и развитию международных автоперевозок, получил название «Обратная связь». О ходе реализации этого проекта по просьбе редакции «МАП» рассказал заместитель министра транспорта Российской Федерации Н. Лямов.



Транспорт — один из важнейших факторов, способствующий развитию экономики во всем мире. И значительная роль в этом процессе принадлежит автомобильному транспорту. Его главное конкурентное преимущество — скорость доставки и возможность доставлять грузы «от двери до двери».

К сожалению, это преимущество нередко сводит «на нет» целый ряд

физических и нефизических барьеров, мешающих развитию международных автомобильных перевозок и использованию транзитного потенциала нашей страны и сопредельных государств.

В 2007 г. министерства транспорта России, Беларуси и Казахстана совместно с национальными ассоциациями международных автоперевозчиков АСМАП, БАМАП и КАЗАТО реализовали первый проект по изучению мнения транспортных операторов о барьерах, препятствующих развитию международных автоперевозок.

«Обратная связь» — это второй совместный международный проект власти и бизнеса стран СНГ. В его реализации приняли участие работники министерств транспорта Беларуси, Казахстана и России, осуществляющие транспортный контроль, должностные лица федеральных таможенных служб России, Беларуси и Казахстана, а также ассоциации международных автоперевозчиков этих трех стран. Главным координатором проекта является Министерство транспорта Российской Федерации.

Учитывая опыт реализации первого проекта, было решено рассмотреть проблемы не только с точки зрения перевозчиков, но и с точки зрения работников государственных контрольных органов. По сравнению с первым новый проект стал куда более масштабным, его участники заполнили свыше 2700 анкет. Обобщенные предложения участников проекта позволяют разработать меры по устранению барьеров на

государственном уровне и разработать механизм контроля власти и бизнеса за эффективностью принимаемых мер.

Результаты опроса, проведенного в рамках первого этапа проекта «Обратная связь» в 2007 г., были проанализированы и доведены до сведения компетентных органов государств-участников проекта. По ряду выявленных проблем были приняты оперативные меры, которые дали определенный результат.

В настоящее время из-за снижения объемов перевозок, вызванного кризисными явлениями, очередей на погранпереходах практически нет. Однако нужно думать о будущем и решать проблему простоев, не дожидаясь их возобновления.

В настоящее время в Российской Федерации проводится реформа системы пропуска через государственную границу, которая предполагает передачу функций всех контрольных органов, за исключением пограничных, Федеральной таможенной службе. Предполагается, что сокращение количества контрольных органов будет способствовать ускорению пересечения транспортными средствами государственной границы. Для контролирующих органов будет создана также единая информационная система.

В условиях всемирной глобализации и продолжающегося кризиса экономики стран СНГ во многом зависят от кооперационных связей в странах Содружества. Для устранения барьеров требуется планомерная работа государственных структур по реализации стратегических планов развития транспортных систем.

Барьеры нефизического характера — это простои на погранпереходах, дополнительные налоги и сборы местных органов, поборы со стороны отдельных недобросовестных работников государственных контрольных органов. Устранение физических барьеров, к числу которых можно отнести несоответствие дорог международным стандартам, недостаточную пропускную способность погранпереходов и неразвитость инфраструктуры, потребует существенных инвестиций.

Поэтому для преодоления барьеров необходимо объединение усилий бизнеса и власти для определения масштабов существующих проблем и разработки первоочередных мер по их устранению.

В своих ответах на вопросы анкет участники проекта перечислили

основные проблемы и сформулировали свои предложения по улучшению процесса контроля за осуществлением международных автоперевозок.

Большая часть респондентов, как представителей государственных контрольных органов, так и бизнеса, были единодушны в своих оценках. В качестве основных факторов, снижающих пропускную способность погранпереходов, были названы:

- недостаточная площадь АПП;
- нехватка мест для стоянки ТС;
- недостаточное количество рабочих мест для работников государственных органов, осуществляющих контроль на АПП;
- дублирование операций, проводимых государственными контрольными органами на АПП;
- отсутствие единой базы данных у контрольных органов;
- удручающее техническое состояние весового хозяйства;
- недостаточная квалификация определенной части, как представителей контрольных органов, так и субъектов рынка автоперевозок.

Необходимо особо отметить, что большинство респондентов — перевозчиков и водителей подчеркнули особое значение создания инфраструктуры, позволяющей соблюдать требования соглашения о режиме труда и отдыха (ЕСТР) для повышения безопасности движения.

Для исключения субъективных факторов при проведении таможенного и транспортного контроля респонденты предлагают разрабатывать регламенты процедур в целях исключения избыточных операций и обеспечения однозначного понимания выполняемых контрольных функций всеми участниками процесса.

Результаты проекта будут учтены при разработке планов компетентных органов по созданию условий, необходимых для развития внешнеторговых отношений между странами и ускорению прохождения границы при осуществлении международных автоперевозок пассажиров и грузов.

Учитывая значимость объективной оценки существующих проблем с точки зрения всех участников организации процесса международных перевозок пассажиров и грузов, к участию в последующих проектах приглашены все страны СНГ.



Автотранспортный форум Сочи – 2009

Содействовать развитию автотранспортного комплекса Краснодарского края – такая задача стояла перед участниками состоявшегося в начале октября первого Автотранспортного форума Сочи-2009.

Текст и фото В. Романова

Развитие транспортной инфраструктуры Юга России является одним из государственных приоритетов в связи с возрастающим значением региона в отечественной экономике. Именно поэтому в текущем году традиционная сочинская выставка «Черноморский

автосалон» впервые прошла в формате форума: была выделена в отдельную экспозицию «Автостройтранс» специальная и обслуживающая техника, а также предусмотрена широкая деловая программа.

Автотранспортный форум Сочи-2009 организован выставочной компанией «Сочи-экспо» при участии АСМАП и поддержке Министерства транспорта

«К ПРИОРИТЕТАМ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ
ОТНОСИТСЯ, В ЧАСТНОСТИ,
ЛИКВИДАЦИЯ СУЩЕСТВУЮЩИХ
БАРЬЕРОВ, ПОВЫШЕНИЕ
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ
РОССИЙСКИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ И
УВЕЛИЧЕНИЕ ИХ ДОЛИ ДО
УРОВНЯ РАВНОВЫГОДНОГО
ПАРИТЕТА С ИНОСТРАННЫМИ
ПЕРЕВОЗЧИКАМИ»

/Л. СОКОЛОВ/.

РФ, Администраций Краснодарского края и города Сочи, АНО «Транспортная дирекция олимпийских игр», Ассоциации предприятий торговли и обслуживания автотранспортных средств Краснодарского края,

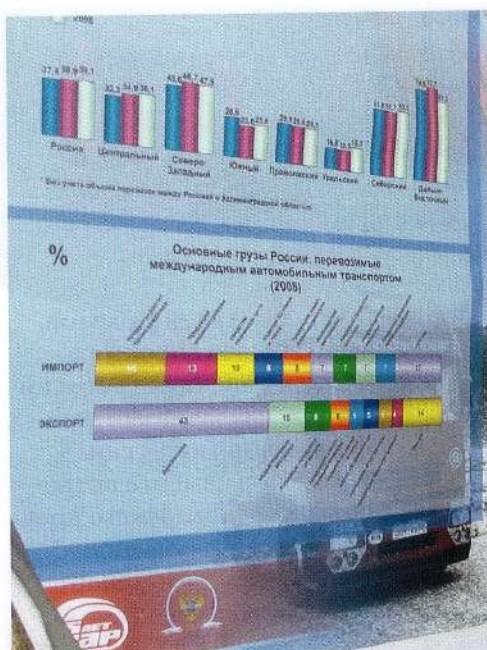
Торгово-промышленной палаты Сочи. В подготовке форума активно участвовало ООО «АСМАП-Сервис».

С приветственным словом на торжественном открытии форума выступили начальник отдела грузового автомобильного транспорта Департамента государственной политики в области автомобильного и городского автомобильного транспорта Минтранса РФ Л. Соколов, заместитель генерального директора АНО «Транспортная дирекция Олимпийских игр» В. Пауков, начальник отдела торговли и обслуживания автотранспортных средств Департамента потребительской сферы Краснодарского края В. Мостовой, представители Администрации г. Сочи, руководитель департамента региональной работы и услуг АСМАП А. Васильев, генеральный директор ООО «АСМАП-Сервис» А. Воронин и др.

Почему мы?

В первый день работы Форума состоялся «круглый стол» на тему «Развитие и модернизация автотранспортного комплекса Краснодарского края. Транспортная инфраструктура в Сочи. Принципы формирования автотранспортного парка». Первым с докладом о стратегических приоритетах и принципах государственной автотранспортной политики выступил Л. Соколов. Он отметил, что





«МЫ РАССЧИТЫВАЕМ, ЧТО ГРУЗЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОЛИМПИАДЫ ПОВЕЗЕТ НАШ РОССИЙСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК. ПЕРЕВОЗЧИКИ – ЧЛЕНЫ АСМАП ОБЕСПЕЧАТ ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО РАБОТЫ И ДОСТАВКИ ГРУЗА» / А. ВАСИЛЬЕВ/.

приоритеты государства находятся на стыке интересов производителей техники, перевозчиков и потребителей автотранспортных услуг. Задача государства – чтобы этот «стык» происходил без-

болезненно. Среди прочих приоритетов Л. Соколов обозначил усиление государственного регулирования, унифицирование нормативных правовых актов при четком закреплении полномочий разных ветвей власти и создание современной транспортной инфраструктуры.

Что касается международных автоперевозок, в качестве приоритетов Л. Соколов отметил ликвидацию существующих административных, экономических организационных и инфраструктурных барьеров, совершенствование налоговой базы, повышение конкурентоспособности российских перевозчиков и увеличение их доли в освоении объемов перевозок до уровня равновыгодного паритета с иностранными перевозчиками (50:50 %). Особо он выделил разработку и внедрение механизмов доступа на рынок, что позволит постепенно исключить «теневые» схемы бизнеса.

На «круглом столе» поднимались также вопросы транспортно-логистического обеспечения олимпийского строительства. В этой связи А. Васильев в своем выступлении отметил, что предприятия – члены АСМАП крайне заинтересованы в заказах в этом бурно развивающемся регионе. Ситуация такова, что в ЮФО, несмотря на то что это единственный округ, предприятия которого нарастили в текущем году численность подвижного состава, только 36% рынка принадлежит российским международным автоперевозчикам, остальные объемы перевозят иностранцы (украинцы, белорусы,



литовцы). Обращаясь к представителям АНО «Транспортная дирекция Олимпийских игр» от имени АСМАП, А. Васильев завершил выступление словами: «Мы рассчитываем, что грузы и оборудование для Олимпиады повезет наш российский перевозчик. Почему мы? Потому что налоги остаются в России, потому что россияне получают работу. Перевозчики — члены АСМАП обеспечат высокое качество работы и доставки груза».

На «круглом столе» были также рассмотрены вопросы развития современной и эффективной автотранспортной инфраструктуры города и региона. Проведены презентации продукции фирм — участников форума.

Участники конференции «Развитие автосервисной инфраструктуры на территории муниципальных образований Черноморского побережья и вдоль основных автомобильных дорог Краснодарского края» поднимали вопросы обеспечения объектов автосервиса современным технологическим оборудованием, безопасности на автотранспорте, подготовки специалистов для обслуживания автотранспорта и услуг автосервисов.

Автопробегом по кризису

Выставочная экспозиция форума располагалась более чем на четырех тыс. кв. м и охватывала весь спектр товаров и услуг, связанных с автотранспортной отраслью. Это легковые и грузовые автомобили, автобусы и спецтехника,



оборудование для ремонта и обслуживания, автохимия, комплектующие, тюнинг и стайлинг, перевозки, автострахование, лизинг, специализированные издания и др. Свою продукцию и услуги представили более 50 экспонентов, среди которых такие крупные производители, как Volvo, MAN, Mercedes Benz, Scania, Renault, ЗАО «Новтрак», Faymonville, Роснефть, ExxonMobil, Shell, Fliegl и др. В форуме также принимали участие российские автоперевозчики, в том числе члены АСМАП.

В день открытия форума финишировал автопробег «Mobil Delvac Мастера Трассы». Автопоезд MAN TGX стартовал десятью днями ранее из Москвы. В дальний путь его провожали представители компании ExxonMobil — организатора акции, ее партнеров — ООО «МАН Автомобили Россия», ООО «М2М телематика», и средств массовой информации.



«КОМПАНИЯМ –
ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ
ТЕХНИКИ, КОМПЛЕКТУЮЩИХ,
ГСМ И КОМПЛЕКСНЫХ
РЕШЕНИЙ НЕОБХОДИМО
УЧИТЫВАТЬ ПОТРЕБНОСТЬ
АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ
В МАКСИМАЛЬНОЙ
ЭКОНОМИИ» /Е. СУДАКОВ/.

От АСМАП с напутственной речью выступил заместитель генерального директора Е. Судаков. Он, в частности, отметил, что компаниям – производителям смазочных материалов, техники и комплексных решений необходимо учитывать потребность автоперевозчиков в максимальной экономии. Для того чтобы ознакомить потребителей с новейшими продуктами и технологиями, которые

позволят сократить эксплуатационные расходы, при содействии ООО «АСМАП Сервис» по пути следования автопоезда проводились презентации для руководителей автотранспортных предприятий.

Работа в рамках Форума признана представителями власти и бизнеса весьма продуктивной. В связи с активным развитием района Сочи как столицы зимней Олимпиады-2014, реализацией федеральной, краевой и городской целевых программ развития, Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. в городе развернулось масштабное строительство, осуществляется программа мероприятий направленная на приведение транспортных объектов в надлежащее состояние. Участники выставки оценили Форум как плодотворный – с интересными контактами и перспективными предложениями по дальнейшему сотрудничеству.

Организаторы рассчитывают, что Автотранспортный форум в Сочи будет проводиться ежегодно, обретет статус важного отраслевого события на Юге России и станет постоянной площадкой для демонстрации новаций в области автомобильного транспорта и конструктивного диалога между бизнесом и властью.



ВСЕСЕЗОННЫЕ МОТОРНЫЕ МАСЛА: ПРЕИМУЩЕСТВА И ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Вне зависимости от того, перевозите ли вы груз на небольшие расстояния в легком грузовом автомобиле, управляете ли пассажирским автобусом или едете через всю страну на тяжелом грузовике класса 8, если вы хотите продлить жизнь двигателю вашего автомобиля, необходимо правильно подобрать моторное масло.

Все типы масел – синтетические, минеральные и полусинтетические, можно разбить на две категории – сезонные и всесезонные.

Сезонные масла способны обеспечить оптимальную защиту двигателя в ограниченном температурном диапазоне. Однако стоит внешним условиям немного «отклониться» от рекомендованных, как такие смазочные материалы начинают терять свои свойства, что приводит к преждевременному износу двигателя и сокращению срока его эксплуатации.

С другой стороны, передовая композиция всесезонного масла позволяет ему смазывать двигатель более эффективно как при низкой, так и при высокой температуре в широком диапазоне погодных условий и режимов работы двигателя. Всесезонные масла также содержат усовершенствованные присадки, которые обеспечивают более эффективную защиту от образования высокотемпературных отложений, меньший расход масла и более качественное диспергирование сажи, а благодаря превосходным вязкостно-температурным характеристикам всесезонного масла при его применении двигатель может потреблять меньше

топлива, чем при использовании сезонного со сходной высокотемпературной вязкостью.

Именно стремление к сокращению эксплуатационных расходов стало одной из причин того, что в 2009 году компания ExxonMobil выпустила на российский рынок масло нового поколения для коммерческих автомобилей – полностью синтетическое малозольное моторное масло Mobil Delvac 1 LE 5W-30, которое отвечает требованиям спецификаций 228.51 и 228.5 компании Mercedes-Benz для масел класса вязкости 5W-30, ACEA E4 и ACEA E6 (Европейской Ассоциации Производителей Автомобилей), M3477 компании MAN и подходит для двигателей соответствующих стандартам Евро-4 и Евро-5.

Сбалансированная композиция масла Mobil Delvac 1 LE 5W-30 и других продуктов компании ExxonMobil, например, Mobil Delvac 1 5W-40, обеспечивает их высокую эффективность, помогая автоперевозчикам и водителям дизельных автомобилей продлить жизнь двигателя и сократить эксплуатационные расходы.

Экономический эффект от использования продуктов Mobil Delvac российскими предприятиями был не раз подтвержден в ходе испытаний, ежегодно проводимых компанией ExxonMobil. Одними из последних стали эксплуатационные испытания полностью синтетического масла Mobil Delvac 1 5W-40 в двигателях OM 611 DE22 LA пассажирских микроавтобусов Mercedes-Benz Sprinter MRT 413 CDI, используемых ГУП «Мострансавто» (автоколонна 1417, г. Коломна).

В итоге была доказана возможность увеличения интервалов замены моторного масла Mobil Delvac 1 5W-40 до 25 тыс. км, т.е. на 66%. Годовой экономический эффект от применения этого продукта, обусловленный снижением потребления масла из-за меньшей испаряемости и увеличением интервала замены, а также уменьшением стоимости обслуживания и сокращением продолжительности простоя техники, для парка из 70 микроавтобусов, может составить 1370215 руб. в год.

Подобные результаты убеждают, что при использовании качественных смазочных материалов можно получить реальную экономическую выгоду. Еще большего экономического эффекта автоперевозчики смогут достичь с помощью новейшей разработки компании ExxonMobil в области масел для дизелей – полностью синтетического моторного масла Mobil Delvac 1 5W-30 LE, которое вышло на российский рынок в 2009 году. Применение этого масла способствует увеличению срока службы, как двигателя, так и системы очистки выхлопа, при этом обеспечивая современным дизельным двигателям, включая оснащенные фильтром твердых частиц (DPF), потенциальную экономию топлива и возможность увеличения интервала замены масла.

Именно поэтому многие успешные автоперевозчики и водители дизельных автомобилей во всем мире используют высококачественные всесезонные масла, такие как Mobil Delvac 1 5W-40 или Mobil Delvac 1 LE 5W-30, для того, чтобы продлить жизнь двигателя. ...



Алгоритм сотрудничества

Состоявшийся в сентябре V Международный автотранспортный форум стал одним из самых значимых в 2009 г. выставочных мероприятий. Специалисты отрасли получили возможность для обсуждения насущных проблем, выработки совместных решений и установления взаимовыгодных контактов.



Текст В. Романова и А. Камчатова

Уже пятый год в выставочном центре «Крокус-экспо» в Москве проходит Международный автотранспортный форум. За годы работы он стал важной площадкой для диалога между бизнесом и властью и установления взаимовыгодных партнерских отношений.

МАФ-2009 был организован при поддержке Министерства транспорта РФ и участии Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, Российского

автотранспортного союза, Международного союза автомобильного транспорта, других отраслевых организаций и объединений. В этом году программа Форума была особенно насыщенной и состояла из конференций, круглых столов, информационных семинаров на самые злободневные темы. Участники сообща искали пути выхода из кризиса и повышения эффективности работы автотранспортной отрасли. Здесь обсуждались вопросы госрегулирования и саморегулирования, тарифной политики, нормативно-правовой базы, безопасности, развития транспортной инфраструктуры и др.

В официальной церемонии открытия МАФ с приветственной речью и пожеланиями плодотворной работы перед участниками выступили президент РАС М. Козлов, заместитель директора департамента Минтранса РФ А. Шерстнев, заместитель руководителя ФСНТ А. Жуков, президент СТР В. Ефимов, президент АСМАП Е. Москвичев.

Отрасль XXI века

В первый день работы Форума состоялась конференция «Автотранспортная отрасль XXI века». В рамках конференции прошло пленарное заседание «Экономическая реформа и институциональные преобразования на автомобильном транспорте». На заседании поднимались такие вопросы, как реализация проектов в рамках «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.», перспективы государственно-частного партнерства, развитие транспортной инфраструктуры, нормативно-правовое регулирование перевозок



крупногабаритных и тяжеловесных грузов, влияние режимов труда и отдыха водителей на безопасность дорожного движения, тахографы как эффективный инструмент соблюдения таких режимов и др. С интересными докладами выступили А. Шерстнев и В. Ефимов.

Представив убедительные аргументы в пользу позиции АСМАП по вопросу транспортной инфраструктуры, советник президента АСМАП М. Низов отметил, что из-за ее неразвитости реализовать транзитный потенциал России будет весьма затруднительно. Наша Ассоциация считает целесообразным в кратчайшие сроки разработать и утвердить законодательные акты, определяющие требования по размещению и оборудованию объектов дорожного сервиса, а также условия по отчуждению земельных участков под их строительство.

Необходимо также внести дополнения и изменения в подпрограмму «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)» в части строительства объездных дорог вокруг населенных пунктов и выделения финансовых средств на строительство объектов дорожного сервиса, а также направить усилия государства на оперативное решение вопросов отчуждения земельных участков под такие объекты.

С докладом об упрощении процедуры выдачи спецразрешений на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов выступил заместитель руководителя департамента организации перевозок АСМАП Л. Шойхет. Он отметил, что процедура оформления специальных разрешений несовершенно и крайне бюрократизирована, что приводит к значительным временным и финансовым потерям перевозчиков. В подготовленных проектах нормативных документов позитивные наработки АСМАП по данному вопросу фактически не были учтены, а процедура выдачи спецразрешений по ряду параметров значительно усложняется и не способствует решению имеющихся проблем. В частности, не предусмотрены оформление и выдача спецразрешений вблизи Государственной границы при незначительном превышении весовых параметров (до 10%), как это делается в других странах, например в Беларуси; даже при проезде по постоянно действующим маршрутам выдача спецразрешений предусматривается в



В ходе работы форума АСМАП, РАС и СТР объединили свои усилия для поддержки автотранспортников страны. Президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Е. Москвичев, президент Российского автотранспортного союза М. Козлов и президент Союза транспортников России В. Ефимов подписали совместное обращение в органы исполнительной и законодательной власти. В обращении приводятся аргументы в пользу доработки проекта изменений в главу 28 второй части Налогового кодекса РФ о дифференциации ставок транспортного налога на коммерческие автотранспортные средства в зависимости от их экологического класса.



течение 7 дней. В завершение Л. Шойхет обратился к нашим коллегам — транспортным объединениям — с призывом поддержать АСМАП в этом вопросе.

В рамках конференции «Автотранспортная отрасль XXI века» состоялся «круглый стол» «О государственном регулировании деятельности по перевозке грузов автомобильным транспортом» под председательством М. Козлова. В «круглом столе» приняли участие представители Минтранса РФ, НИИАТ, СТР, РАС, АСМАП, руководители компаний — членов АСМАП Центрального федерального округа, представители производителей автотранспортной техники и др. В своем докладе председатель Совета перевозчиков ЦФО, член Правления АСМАП В. Алексеев предложил ежегодно проводить ревизию всех полученных допусков к международным автоперевозкам, и для организаций, не выполняющих МАП в течение последних 2 лет, проводить переоформление допуска. Также В. Алексеев считает, что подходить к процедуре приостановки допуска из-за допущенных нарушений следует дифференцированно в зависимости от количества подвижного состава и характера нарушений.

Цель — Ноль

В последующие дни работы Форума состоялся ряд семинаров и «круглых столов». На «круглом столе» «Саморегулирование в автоперевозках» под председательством эксперта Комитета по собственности Госдумы РФ П. Дубоноса с докладом выступил заместитель генерального директора АСМАП Е. Судаков. Он, в частности, отметил, что с учетом сложности и противоречивости законодательной и нормативной базы закон «О саморегулируемых организациях» требует доработки.

На заседании «круглого стола» по теме «Безопасность дорожного движения» был представлен проект партии «Единая Россия» «Безопасные Дороги» и программа повышения уровня дорожной безопасности «Цель — Ноль». Участники также обсудили проблему обновления парка транспортных средств, вопросы обеспечения контроля за соблюдением водителями режима труда и отдыха.

В ходе «круглого стола» «Совершенствование системы подготовки и допуска водителей к участию в дорожном движении» были затронуты вопросы о роли негосударственных некоммерческих

и общественных организаций в повышении качества подготовки водителей.

В выставочной части форума были представлены производители автомобильной и прицепной техники для грузовых и пассажирских перевозок, спецавтотехники для разных отраслей экономики, а также компании, предлагающие системы навигации, сервисное оборудование, комплектующие и запчасти, лизинговые услуги и т.д. Свою продукцию демонстрировали Mercedes-Benz, Renault Trucks, Volvo, Scania, DAF, ОАО «МАЗ», УП «Белкоммунмаш», «Русские автобусы» «Группы ГАЗ», ОАО «Бецема» и другие. Особое внимание посетителей привлекали уникальный эвакуатор, базирующийся на шасси Renault, автопоезд МАЗ-6312А9 + МАЗ-870110 и междугородный туристический автобус компании Neoplan Tourliner.

В последний день работы форума со-

Последствия инфраструктурного отставания на автомобильном транспорте

Из-за неразвитости инфраструктуры для транзитного транспорта эффективность использования транспортных средств и рабочего времени водителей не превышает 70 %, ежегодный ущерб от ДТП в последние 3 года составляет 2,3-2,6% ВВП страны, темп прироста экономического ущерба - 5-7% в год.

Вклад отраслей в ВВП и ущерб от ДТП в России

Электроэнергетика	428
Ущерб от ДТП	377,5
Цветная металлургия	300
Связь	283
Хим. и нефтехим. пром-ть	232
Лесная, деревообр. и целл.-бум. пром-ть	162
Нефтепереработка	144
Пром-ть стройматериалов	123
Газовая пром-ть	95
Легкая пром-ть	47

млрд руб.



стоялось традиционное подведение итогов ежегодного конкурса «ПРОдвижение. Лучший автобус года в России. Лучший грузовик года в России» и вручение наград его победителям. В этом году было проведено открытое интернет-голосование за лучшую модель в номинации. Большинство посетителей сайта отдали свои голоса в пользу автомобилей марок Volvo и Mercedes-Benz. А экспертный совет определил победителей конкурса в зависимости от грузоподъемности, мощности двигателя и класса транспортных средств. В номинации «Грузовые автомобили от 5 до 20 т» лучшим признан МАЗ-534019, «Грузовые автомобили от 20 до 33 т» — Mercedes-Benz Actros, «Грузовые автомобили свыше 33 т» — Renault Kerax, «Седельные тягачи мощностью двигателя до 350 л.с.» — MAN TGS, «Седельные тягачи мощностью двигателя от 351 до 500 л.с.» — DAF XF105, «Седельные тягачи мощностью двигателя свыше 500 л.с.» — Volvo FH16.

Подводя итоги работы МАФ-2009, можно констатировать, что в рамках форума заинтересованные в общении между собой государственные структуры, отраслевые объединения и деловые партнеры получили возможность обсудить назревшие проблемы и значительно продвинуться в поисках путей их решения, расширить деловые контакты и найти новые инструменты для эффективной совместной работы на благо автотранспортной отрасли.

Таможня раскрывает секреты

X Международная выставка «Таможенная служба-2009» традиционно приурочена к Дню таможенника РФ, который в этом году совпал по дате (25 октября) с нашим профессиональным праздником. Совпадение случайное, но «говорящее» – позиции транспортников и таможенников по многим вопросам становятся ближе.



Текст и фото В. Романова

Выставка «Таможенная служба-2009» состоялась в Москве на территории ВВЦ. Среди участников и приглашенных были представители органов государственной власти, международных организаций,

межгосударственных и российских отраслевых объединений, отечественных и иностранных бизнес-структур. От АСМАП на выставке присутствовал генеральный директор А. Курушин.

В своих приветственных речах на торжественном открытии мероприятия



руководитель ФТС А. Бельянинов, генеральный секретарь Всемирной таможенной организации К. Микурия и председатель ГТК Республики Беларусь А. Шпилевский отметили, что работа таможенной службы России за последние годы коренным образом изменилась: упрощаются процедуры, развиваются информационные технологии, оптимизируется система управления рисками, используется практика постаудита. Все это элементы модернизации, которая облегчит деятельность участников ВЭД.

После торжественного открытия силовые подразделения ФТС России (таможенный СОБР) продемонстрировали собравшимся боевую выучку, а Кинологический центр — подготовку служебных собак.

Выставка наглядно продемонстрировала современные достижения и новшества в области таможенного дела, возможности таможенной и околотаможенной инфраструктуры. В экспозиции участвовали структурные подразделения соответствующих органов стран Таможенного союза, российские и иностранные компании, занимающиеся внешнеэкономической деятельностью, таможенные брокеры, перевозчики, владельцы складов временного хранения и таможенных складов, компании, оказывающие логистические услуги, и др. Всего было

представлено более 80 экспонентов, в числе которых — Ассоциация международных автомобильных перевозчиков.

В рамках мероприятия состоялись презентации новейших информационных технологий, используемых в российской таможенной службе, в том числе нового Web-портала, позволяющего перевозчикам предоставлять сведения в электронном виде (портал ЭПС). Большой интерес вызвала презентация МАПП «Петухово», демонстрирующая принципы формирования многофункциональных таможенно-логистических терминалов (ТЛТ) в рамках Концепции переноса таможенного оформления в приграничные районы. По итогам ежегодного федерального конкурса «Таможенный Олимп» лауреатам были вручены грамоты и ценные подарки. Во второй день работы выставки состоялась международная конференция «Таможня и бизнес: международные и региональные аспекты сотрудничества». С докладами выступили руководитель ФТС России А. Бельянинов, председатель ГТК РБ А. Шпилевский, ответственный секретарь Комиссии Таможенного Союза С. Глазьев, председатель комитета по финансовым рынкам и денежному обращению Совета Федерации Д. Ананьев, заместитель председателя Комитета Госдумы по бюджету и налогам А. Коган, генеральный директор Ассоциации Европейского бизнеса Ф. Шауфф, вице-президент ТПП РФ С. Катырин и др.

В рамках деловой программы руководитель ФТС России А. Бельянинов провел пресс-конференцию, на которой представил вниманию журналистов итоги работы возглавляемой им Службы и ответил на их вопросы.





Справка о деятельности ФТС России в 2009 г.

Источник: ФТС России

По информации ФТС, на конец октября собрано 2 трлн 519,9 млрд руб. К концу года планируется собрать более 3,3 трлн руб. (факт 2008 г. — 4 трлн 694 млрд руб.). Это составит около половины доходной части федерально-

го бюджета (в 2008 г. — 50,6%).

Перенос таможенного оформления на границу — один из элементов модернизации таможенной системы России. Концепция таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к Государственной границе Российской Федерации, одобрена решением Государственной пограничной комиссии 9 июля 2009 г. Подготовленный в целях ее реализации проект федеральной целевой программы проходит межведомственное согласование.

Приоритетное значение ФТС придает укреплению интеграционных таможенных процессов на пространстве СНГ в рамках Союзного государства, ЕврАзЭС, и прежде всего — формированию таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации. С 1 января 2010 г. должен вступить в силу единый таможенный тариф на территории России, Белоруссии и Казахстана, а с 1 июля 2010 г. — Таможенный кодекс. С началом действия единого тарифа должен начать работу и сам Таможенный союз трех стран. К середине 2011 г. планируется завершить необходимые процедуры по формированию единой таможенной территории.

Одно из приоритетных направлений — развитие многопланового сотрудничества ФТС России с таможенными службами Азиатско-тихоокеанского региона, прежде всего Китая, Японии, Республики

Федеральной таможенной службой определен «Перечень товаров, категорий лиц, перемещающих товары и транспортные средства, в отношении которых нецелесообразно применять требования об обязательном таможенном оформлении в местах, приближенных к Государственной границе Российской Федерации, а также таможенных режимов и таможенных процедур, при использовании которых не будут применяться указанные требования».

В Перечень включены 18 категорий товаров, в том числе драгоценные металлы и драгоценные камни, делящиеся и радиоактивные материалы, фармацевтическая и лекарственная продукция, культурные ценности, энергоносители, экспресс-грузы и др.

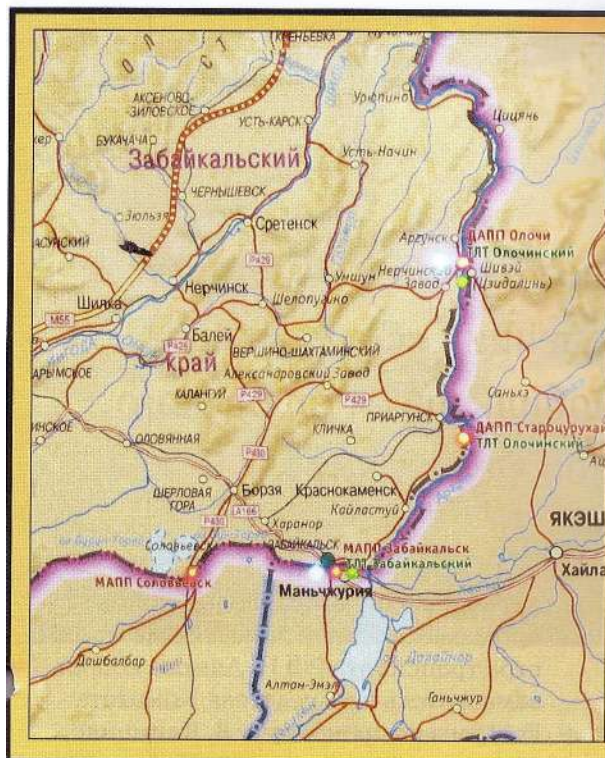
Ядохимикаты, взрывчатые вещества, скоропортящиеся пищевые товары и растения будут оформляться во внутренних таможенных органах до момента создания соответствующих условий в местах, приближенных к Государственной границе РФ.

Во внутренних таможенных органах можно оформ-

лять товары, перемещаемые в определенных документах, например, следующие как гуманитарная и техническая помощь, предназначенные для демонстрации на выставках и международных встречах, перемещаемые в целях долгосрочных инвестиционных проектов, реализуемых при поддержке Правительства РФ.

Таможенное оформление и контроль будут осуществляться в прежнем порядке также в отношении физических лиц, перемещающих товары для личного пользования; представителей дипломатических, консульских и приравненных к ним представительств, международных организаций, резидентов особых экономических зон технико-внедренческого, промышленно-производственного и портового типов.

При использовании 14 таможенных режимов и 5 специальных таможенных процедур, указанных в Перечне, требования об обязательном таможенном оформлении в местах, приближенных к Государственной границе, также применяться не будут.



ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ СОЗДАНИЯ ТОМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНАХ РФ

п/п	УЧАСТОК ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ	КОЛ-ВО ТЛТ	СУММАРНОЕ КОЛИЧЕСТВО АВТОТР. СРЕДСТВ В СУТКИ	СУММАРНОЕ КОЛИЧЕСТВО РАБОТНИКОВ ТЛТ, ЧЕЛ.
1	ФИНЛЯНДИЯ	4	1350	1061
2	ЭСТОНИЯ	3	400	172
3	ЛАТВИЯ	2	750	523
4	УКРАИНА	12	2450	828
5	ГРУЗИЯ	2	50	14
6	АЗЕРБАЙДЖАН	1	50	33
7	КАЗАХСТАН	10	2305	401
8	МОНГОЛИЯ	3	400	31
9	КИТАЙ	3	1570	220
10	ЛИТВА	2	140	94
11	ПОЛЬША	2	180	141
	ВСЕГО:	44	9645	3518

Корея. Активизируется сотрудничество с государствами Латинской Америки.

С начала 2009 г. успешно осуществляется проект «Россия — КЕС» (Комиссия европейских сообществ) по предоставлению таможенным органам России предварительной электронной информации об автотранспортных средствах. В нем участвуют 13 стран — членов ЕС (Австрия, Бельгия, Венгрия, Германия, Словакия, Италия, Латвия, Литва, Польша, Финляндия, Чехия, Швеция, Эстония). На середину сентября получено свыше 300 тыс. сообщений с предварительными сведениями.

Для проведения физического контроля грузов, транспортных средств и контейнеров в пунктах пропуска активно внедряются инспекционно-досмотровые комплексы (ИДК). Завершено строительство стационарных ИДК в морских пунктах пропуска в Санкт-Петербурге и Новороссийске. В 2009-2010 гг. завершится строительство 14 стационарных ИДК в автомобильных пунктах пропуска на основных магистралях, по которым осуществляется ввоз товаров автомобильным транспортом.

Усилена законодательная и нормотворческая деятельность. Процедуры таможенного оформления и таможенного контроля становятся понятнее, прозрачнее и удобнее. Изменения в ТК РФ учитывают современную ситуацию и, в то же время, не создают излишних барьеров для участ-

ников ВЭД. В планах на год — разработка 28 законопроектов (в основном изменения в ТК РФ). Они касаются порядка принятия предварительных решений о классификации, судебного порядка распоряжения товарами и транспортными средствами, порядка декларирования товаров, процедуры временного хранения товаров, обжалования решений таможенных органов.

За 9 месяцев 2009 г. таможенные органы России выявили 5287 недействительных документов, представленных для таможенного оформления. За этот же период судами рассмотрено 16,9 тыс. дел по искам к таможенным органам. В 57% случаев суд принял решения в пользу таможни.

Механизм ведомственного контроля дает участнику ВЭД реальную возможность защитить свои права без обращения в суд. По результатам ведомственного контроля таможенными органами отменено 68 784 незаконных решения. Только в первом полугодии 2009 г. ФТС России и РТУ рассмотрели более 1,2 тыс. жалоб. При этом 56% жалоб были удовлетворены, и действия нижестоящих таможенных органов признаны неправомерными.

По материалам Управления собственной безопасности ФТС, на 1 октября 2009 г. возбуждено 404 уголовных дела по преступлениям, связанным со злоупотреблением должностными полномочиями и взяточничеством.

Национальный интерес

Координационный совет автомобилистов при Министерстве транспорта РФ сформирован на конференции «Состояние, задачи и перспективы развития автомобильного и городского пассажирского транспорта в Российской Федерации».

Текст и фото А. Камчатова

Форум представителей автотранспортной отрасли состоялся 21 октября, в канун профессионального праздника, Дня работников автомобильного транспорта. Для обсуждения наиболее проблем в подмосковном поселке Клязьма собрались представители администраций всех субъектов Федерации, территориальных органов Госавтонадзора, общественных организаций, отраслевых союзов и ассоциаций, науки и бизнеса.

В президиум конференции под председательством заместителя министра транспорта РФ Н. Лямова вошли заместитель председателя Комитета Госдумы по транспорту В. Клименко, заместитель председателя Правительства — министр транспорта Московской области П. Кацыв, заместитель руководителя ФСНТ А. Жуков, президент АСМАП Е. Москвичев, президент РАС М. Козлов, председатель ЦК профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства В. Мохначев,





член президиума СТР Б. Винокуров.

Н. Лямов проинформировал собравшихся о создании Координационного Совета работников автомобильного транспорта и городского электрического транспорта при Минтрансе России. Основной задачей Совета станет подготовка предложений по формированию государственной политики в сфере автомобильного и городского электрического транспорта с учетом местных условий и положений законодательства, а также координация работы ведомств и организаций.

О предварительных итогах текущего года и планах на будущее рассказал в своем докладе директор департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России О. Старовойтов.

Он отметил, что год прошел под знаком экономического кризиса, который, конечно же, отразился и на работе отрасли: в частности, объемы грузовых перевозок сократились более чем на 30%. Ситуация заставила пересмотреть планы и приоритеты. О. Старовойтов перечислил

основные антикризисные мероприятия.

В сфере международных перевозок усилия Минтранса были направлены на то, чтобы не допустить укрепления на национальном рынке позиций иностранных перевозчиков, у которых в связи с резким сокращением грузовой базы высвободились значительные ресурсы. Сегодня на рынке международных перевозок идет настоящая война за российские грузы. И в части конкурентоспособности российские перевозчики пока еще проигрывают иностранцам.

В качестве инструмента для решения этой задачи были использованы административные рычаги, направленные на сокращение количества спецразрешений на перевозку грузов из третьих стран. В 2009 г. удалось сократить количество таких разрешений для Белоруссии и Украины на 20%, для Литвы, Киргизии и Болгарии - в 2 раза, а для Молдавии и Азербайджана - в 4 раза. Активная позиция Министерства позволила предотвратить самое неприятное — угрозу вытеснения россиян с их же собственного рынка. В результате, хотя объемы деятельности российских перевозчиков сократились, их рыночная доля сохранилась на докризисном уровне.

В период кризиса особенно обострилась проблема многосторонних разрешений ЕКМТ. Эта система по отношению к российским перевозчикам носит явно дискриминационный характер. Поэтому Минтранс официально заявил о сокращении базовой

**СЕГОДНЯ НА РЫНКЕ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК
ИДЕТ НАСТОЯЩАЯ ВОЙНА
ЗА РОССИЙСКИЕ ГРУЗЫ.**



квоты этих разрешений для Российской Федерации, что будет способствовать обеспечению паритета на российском рынке международных перевозок.

В этом году Правительством РФ была принята антикризисная программа. Департамент госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта тоже участвовал в ее подготовке. Более десятка предложений поступили от транспортных ассоциаций и администраций регионов. Они касались мер налогового стимулирования, поддержания спроса на перевозки, организации государственной поддержки автомобилестроения и других вопросов. Предложения были обобщены и направлены головному разработчику программы — Министерству экономического развития. К сожалению, практически все они были отклонены.

О. Старовойтов считает, что причина непонимания кроется в общении с министерствами и ведомствами посредством официальных бумаг. А для того чтобы получать поддержку в министерствах,

в Правительстве, в Думе, нужно вести просветительскую работу с их специалистами. Необходима также обратная связь, чтобы знать, над чем работают эти специалисты, чтобы предложения Минтранса не шли вразрез с направлениями работы других министерств.

Иными словами, заявил Старовойтов, «нужна профессиональная система лоббирования интересов отрасли, как это делается за рубежом. Департамент с этим явно не справляется. Да и не его это дело». Обращаясь, прежде всего, к профессиональным объединениям — ассоциациям, союзам и т.п., директор департамента призвал к диалогу и заверил, что рассмотрены будут любые предложения.

О. Старовойтов перечислил ряд наиболее значимых законопроектов, над которыми работает департамент. Так, например, предусмотрено распространение на внутренние перевозки требований Европейского соглашения о международной дорожной перевозке и увеличение допустимой полной массы автопоездов с 38 до 40 т, что позволит значительно сократить потребность в получении спецразрешений на перевозку тяжеловесных грузов. В настоящее время проект этого документа находится на экспертизе в Минюсте. Минтранс серьезно запаздывает с принятием этого важного документа, в основном из-за разногласий с Министерством внутренних дел. Теперь эти разногласия будут решаться Правительством.

В дополнение к этому планируется также утвердить приказом Минтранса «Свод правил перевозок грузов». Свод правил будет носить рекомендательный характер и описывать современные технологии перевозок отдельных видов грузов. Пока они еще находятся в стадии разработки.

Еще одним важным документом в области грузовых перевозок является Приказ Минтранса России, устанавливающий новый порядок выдачи специальных разрешений на перевозку опасных грузов. В нем также содержатся серьезные новации. Предлагается сократить перечень опасных грузов, для перевозки которых требуется разрешение. В результате потребность в таких разрешениях сократится на 50%. Значительно упрощается и порядок получения такого разрешения. Перевозчикам уже не надо будет, как сегодня, согласовывать маршрут с территориальными органами ГИБДД. Они будут иметь отношения

**В ЧАСТИ
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ
РОССИЙСКИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ
ПОКА ЕЩЕ ПРОИГРЫВАЮТ
ИНОСТРАНЦАМ.**

только с Ространснадзором, который и станет заниматься согласованием. И, что самое важное, предусматривается возможность осуществлять значительную часть операций, связанных с получением разрешений на перевозку опасных грузов, дистанционно, через сеть Интернет. Программный комплекс, имеющий рабочее название АРМПОГ, был представ-

НУЖНА ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ СИСТЕМА ЛОББИРОВАНИЯ ИНТЕРЕСОВ ОТРАСЛИ.

лен на выставке, развернутой в фойе.

Значительная часть деятельности Департамента в 2009 г. была связана с совершенствованием системы правового регулирования международных автомобильных перевозок. На сегодняшний день Россия участвует в 50 межправительственных Соглашениях о международном автомобильном сообщении. Департамент ведет постоянную работу по их совершенствованию в целях укрепления позиций России на международном рынке автотранспортных услуг. Подготовлены к подписанию новые Соглашения со Швецией и Нидерландами. Разработан проект Соглашения с Республикой Абхазия. Продолжается подготовка новых двусторонних соглашений с Грецией, Черногорией, Австрией, Румынией, Швейцарией и Сербией. Ожидается, что соглашения с Грецией и Черногорией будут подписаны уже в 2010 г.

Ведется работа по пересмотру базовых условий действующих соглашений с Польшей, Финляндией, Украиной, Болгарией, Латвией и Литвой. В частности, с Польшей прорабатывается вопрос о снятии ограничений по беспоплавному ввозу топлива в объеме полного бака, а также по обеспечению свободного транзитного проезда. С Украиной — об отмене разрешительной системы на транзитные перевозки грузов и нерегулярные перевозки пассажиров. А с Финляндией — по унификации требований по весогабаритным параметрам, применяемым на территории этой страны по отношению к российским перевозчикам и перевозчикам стран ЕС.

Важным направлением работы

Департамента является упрощение процедур транспортного контроля за осуществлением международных перевозок. В первую очередь, будет упрощен порядок государственного контроля в автомобильных пунктах пропуска. В прошлом году Правительство приняло решение о передаче большинства контрольных функций таможенникам. Если все получится, как задумано, то пункты пропуска станут работать по принципу «одного окна». Для реализации этого решения необходимо определить перечень действий по транспортному контролю, который будет передан таможенному ведомству, и определиться с порядком информационного взаимодействия между ФТС и ФСНТ. Это нужно и для того, чтобы осуществлять транспортный контроль в оперативном режиме, и для того, чтобы не потерять уникальную информационную базу о международных автомобильных перевозках, которую ведет Ространснадзор.

Еще одним направлением работы Департамента в части упрощения процедур транспортного контроля является внедрение международного весового сертификата транспортного средства, который позволит осуществлять международную перевозку без повторного взвешивания транспортных средств на территории государств, присоединившихся к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах. Проект соответствующего постановления Правительства в настоящее время находится на заключении в Минюсте.

Облегчению процедур транспортного контроля будет способствовать также реализация программы переноса отдельных действий по транспортному контролю с внутренней на внешнюю границу Союзного государства. Органы транспортного контроля стран, входящих в состав Таможенного союза между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан и Российской Федерацией, примут на себя обязательства по осуществлению на внешней границе Союзного государства ряда действий в интересах всех стран союза. В частности, они должны будут осуществлять проверку наличия разрешений, выданных странами союза, а также контроль за уплатой дорожных сборов и штрафов, наложенных на перевозчиков в любой стране союза.



Утвержден правительственный план, которым устанавливаются этапы и сроки перехода к новой системе транспортного контроля. В первоочередном порядке эта система должна быть создана на российско-белорусском пространстве, а Казахстан присоединится к ней через полтора-два года. На первом этапе предполагается, что действующая в настоящее время система транспортного контроля на Государственной границе между Республикой Беларусь и Российской Федерацией сохранится. При этом белорусская сторона на внешней границе Союзного государства станет контролировать наличие у перевозчиков российских разрешений и информировать об этом российскую сторону. Главная цель этого этапа — «обкатка» системы информационного обмена. Он может начаться уже с 1 января следующего года.

Активизирована работа по реализации Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов» (ДОПОГ). Предстоит установить

порядок утверждения условий перевозки опасных грузов (ОГ), определить перечень организаций, уполномоченных на осуществление сертификации тары и подвижного состава, используемых для перевозок ОГ. Привести в соответствие с требованиями ДОПОГ систему профессионального обучения и аттестации водителей, осуществляющих перевозку ОГ, создать аналогичную систему обучения и аттестации консультантов по вопросам безопасности перевозок ОГ. И, наконец, создать систему государственного контроля за соблюдением требований, установленных ДОПОГ. В настоящее время подготовлен проект соответствующего приказа Минтранса.

Большой объем работ связан с реализацией Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки. Практически на пустом месте необходимо создать систему государственного контроля за соблюдением установленных режимов труда и отдыха водителей-международников с использованием цифровых контрольных устройств. 15 октября Минтранс объявил конкурс по выбору уполномоченной организации, и система должна заработать уже с марта будущего года.

Еще одно международное соглашение, над реализацией которого работает Департамент, посвящено вопросам гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств — участников СНГ, и предусматривает введение на территории стран СНГ унифицированного свидетельства профессиональной компетенции специалистов, отвечающих за организацию международных перевозок. О. Старовойтов успокоил перевозчиков, пояснив, что ранее выданные свидетельства будут признаваться действительными и замене не подлежат.

2009 г. характеризуется большим количеством законодательных инициатив, затрагивающих интересы отрасли. В их числе — законопроект о внесении изменений в Налоговый кодекс в части двукратного повышения минимальной ставки налога на транспортные средства. Кроме того, регионы сохраняют право увеличения этой ставки в пять раз. Конечно, в условиях кризиса соблазн воспользоваться этим правом для восполнения

ПРАКТИЧЕСКИ НА ПУСТОМ МЕСТЕ НЕОБХОДИМО СОЗДАТЬ СИСТЕМУ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ УСТАНОВЛЕННЫХ РЕЖИМОВ ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ.

ОБЛЕГЧЕНИЮ ПРОЦЕДУР ТРАНСПОРТНОГО КОНТРОЛЯ БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОГРАММЫ ПЕРЕНОСА ОТДЕЛЬНЫХ ДЕЙСТВИЙ НА ВНЕШНЮЮ ГРАНИЦУ СОЮЗНОГО ГОСУДАРСТВА.

пошатнувшихся бюджетов велик. И это может больно ударить по профессиональным перевозчикам. Поэтому Минтранс продолжает настаивать на том, чтобы ограничить возможность повышения регионами транспортного налога хотя бы в отношении транспортных средств высокого экологического класса. На последнем заседании Правительства, где обсуждался проект бюджета, Минтранс совместно с Минфином поручено еще

раз рассмотреть эти предложения.

Директор департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта выразил сожаление, что при разработке правовых документов замечаний по их проектам, направленным на заключение в регионы, не поступает. Однако нередко после принятия документов возникают критические замечания, и как раз от тех, кому их направляли еще тогда, когда все можно было поправить.

В заключение О. Старовойтов предложил для более оперативного рассмотрения ключевых вопросов развития отрасли создать в Координационном Совете постоянно действующие рабочие группы, специалисты которых могли бы оперативно участвовать в подготовке правовых актов при помощи электронной почты, не сходя со своего рабочего места.

Он отметил, что в целом, невзирая на кризис, Министерству удалось за этот год «еще на полшага приблизиться к решению главной задачи — формированию работоспособного транспортного законодательства в сфере автомобильного транспорта».



Страхование транспортных операторов

Департамент корпоративного бизнеса
Управление страхования транспортных операторов
127994, Россия, г. Москва, ул. Лесная, 41
Тел.: (495) 234 36 14
Факс: (495) 234 36 00
E-mail: toperators@ingos.ru



Первое место
БРЭНД ГОДА/БТИ 2007



ОСАГО «Ингосстрах». Лицензия Росстрахнадзора С №0928 77
* в соответствии с условиями договора страхования
** лауреат премии «БРЭНД ГОДА/БТИ 2007» в категории «Финансовые корпорации и организации. Страхование, продукты и услуги»

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.*

ЕДИНЫЙ ТЕЛЕФОН
(495) 956 55 55

www.ingos.ru

TRANSPark: он-лайн служба «одного окна»

Интернет-платформа IRU-ITF (Международного союза автомобильного транспорта и Международного транспортного форума), работающая по принципу «все включено», предоставляет всем работникам автомобильной отрасли бесплатные он-лайн услуги для оптимизации их работы.



Интернет-портал, получивший название TRANSPark, позволяет водителям грузовиков, специалистам по логистике, менеджерам по транспорту и другим специалистам, работающим в области автоперевозок, искать, определять, выбирать и связываться с площадками для парковки грузовиков в 43 странах мира — от Португалии до Казахстана. Доступ к portalу производится бесплатно через веб-сайты IRU и ITF. TRANSPark доступен также в формате PDA для более удобного использования из кабины грузовика.

Пользователи TRANSPark могут найти информацию о паркингах для грузовиков по странам в 100-километровом радиусе от своего местонахождения или вдоль маршрута следования. Также приводится список всех имеющихся в выбранном районе сервисных служб, которые могут использоваться как один из критериев поиска парковки (безопасность, ремонт грузовиков, автомойки, гостиницы, рестораны и т.д.). Также приводится полная контактная информация и карты местности.

В настоящее время TRANSPark предоставляет информацию о 3000 парковоч-

ных площадок, из которых почти 1800 географически определены. Ожидается, что их количество будет постоянно увеличиваться, по мере того, как от водителей и работников парковок будет поступать дополнительная информация, которая затем будет подтверждаться национальными властями и национальными ассоциациями-членами IRU, чтобы гарантировать точность предоставляемых данных.

Другие услуги IRU, предоставляемые на TRANSPark, помогут специалистам, работающим в автотранспортной отрасли, соблюдать законодательство различных стран, улучшить безопасность дорожного движения, и при этом сэкономить время и деньги... и все это совершенно бесплатно. Эти услуги включают:

- планирование маршрута;
- цены на топливо в 40 странах;
- время ожидания на границах;
- экспресс-информацию об ограничениях движения транспорта, дорожных работах и блокировании дорог;
- правила безопасности IRU и путевые листы;
- метеосводки на местном, национальном и глобальном уровне;
- конвертер валют;
- юридические консультации и помощь.

В условиях нынешнего экономического кризиса, жесткой конкуренции и сильно регулируемых условий работы, TRANSPark предоставляет всем своим пользователям значительные конкурентные преимущества.

Заходите на TRANSPark на www.iru.org или internationaltransportforum.org!

НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Федеральные законы

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 26.11.2008 № 224-ФЗ

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ЧАСТЬ ПЕРВУЮ, ЧАСТЬ ВТОРУЮ НАЛОГОВОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

В законодательство о налогах и сборах внесены значительные изменения, направленные на поддержку российских налогоплательщиков.

Поправками, внесенными в часть первую Налогового кодекса РФ, изменяется порядок вступления в силу актов законодательства о налогах и сборах, улучшающих положение налогоплательщиков. С 1 октября 2008 г. такие акты могут вступать в силу со дня их официального опубликования, если прямо предусматривают это.

Принятым Законом вводится особый порядок и условия предоставления отсрочки и рассрочки по уплате федеральных налогов по решению министра финансов Российской Федерации. При этом установлено, что такие решения могут быть приняты до 1 января 2010 г. Скорректирован порядок приостановления операций по счетам налогоплательщиков в банке по решению налогового органа (прекращение банком всех расходных операций по счету налогоплательщика в целях обеспечения исполнения решения налогового органа о взыскании налога или сбора, а теперь также пеней и штрафов). Так, в частности, установлено, что решение об отмене приостановления операций по счетам организации вручается представителю банка не позднее дня, следующего за днем принятия налоговым органом такого решения.

Введена норма, предусматривающая ответственность налоговых органов за на-

рушение сроков отмены решения о приостановлении операций по счетам налогоплательщиков-организаций, либо срока направления в банк такого решения. Повышается ответственность банков за нарушения в сфере налогового законодательства. Так, например, установлено, что непредставление в налоговый орган справок о наличии счетов в банке и (или) об остатках денежных средств на счетах налогоплательщиков влечет взыскание штрафа в размере 10 тыс. руб. Уточнен порядок проведения налоговых проверок и оформления их результатов. Вводится норма, касающаяся недопустимости использования доказательств, полученных с нарушением закона.

От налогообложения НДС будет освобожден ввоз технологического оборудования, при условии, что его аналоги не производятся в РФ, по перечню, утверждаемому Правительством РФ. - Изменен перечень документов, подтверждающих обоснованность применения налоговой ставки 0 процентов по экспортным операциям. Новая редакция ст. 168 НК РФ устанавливает обязанность выставления счетов-фактур при получении налогоплательщиком сумм оплаты (частичной оплаты) в счет предстоящих поставок товаров (работ, услуг, имущественных прав). Определен также порядок принятия к вычету сумм налога, уплаченных на основании таких счетов-фактур.

Значительные изменения внесены в гл. 25 НК РФ «Налог на прибыль организаций». Снижена ставка налога на прибыль с 24 до 20% за счет сумм налога, подлежащих зачислению в федеральный бюджет. Законом предусматривается возможность расчета ежемесячных авансовых платежей, подлежащих уплате в бюджет, исходя из фактически полученной прибыли. В новой редакции изложены положения, касающиеся порядка включения амортизируемого имущества в состав амортизационных групп, метода и порядка расчета сумм амортизации.

Субъектам РФ предоставлено право снижать с 15 до 5% ставку налога, уплачиваемого в связи с применением УСН, для отдельных категорий налогоплательщиков, выбравших объектом налогообложения доходы, уменьшенные на величину расходов.

Федеральный закон вступил в силу с 1 октября 2009 г., за исключением отдельных положений, вступающих в силу с 1 января 2010 г.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 30.12.2008 № 305-ФЗ

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СТАТЬЮ 284 ЧАСТИ ВТОРОЙ НАЛОГОВОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Изменен порядок исчисления сумм налога на прибыль организаций, подлежащих перечислению в бюджеты РФ.

Напомним, что с 1 января 2009 г. Федеральным законом от 26.11.2008 № 224-ФЗ ставка налога на прибыль организаций снижена с 24 до 20% за счет уменьшения ставки, по которой налог зачисляется в федеральный бюджет - с 6,5 до 2,5%. При этом в бюджет субъекта РФ ставка налога составляла 17,5%. Теперь установлено, что в федеральный бюджет зачисляется сумма налога, исчисленная по налоговой ставке 2%, соответственно, в бюджет субъекта РФ - по ставке 18%.

Постановления Правительства Российской Федерации

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 02.10.2009 № 772

О ПРИЗНАНИИ УТРАТИВШИМИ СИЛУ НЕКОТОРЫХ АКТОВ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Некоторые акты Правительства РФ, касающиеся определения таможенной стоимости товаров, вывозимых с территории РФ, признаны утратившими силу

Утратил силу п. 16 Правил определения таможенной стоимости товаров, вывозимых с таможенной территории Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 13 августа 2006 г. № 500. Согласно указанному пункту в таможенную стоимость вывозимых товаров, за исключением товаров, перемещаемых через таможенную границу РФ трубопроводным транспортом или по линиям электропередачи, не включались следующие расходы при условии, что они выделены из цены, фактически уплаченной или подлежащей уплате,

заявлены декларантом и подтверждены им документально, а именно: расходы по перевозке (транспортировке) товаров, осуществляемой для их вывоза с таможенной территории РФ, и расходы по последующей перевозке (транспортировке); пошлины, налоги и сборы, взимаемые в РФ в связи с вывозом товаров; пошлины, налоги и сборы, взимаемые в отношении оцениваемых товаров в стране, в которую ввозятся эти товары. Также признано утратившим силу Постановление Правительства РФ от 20 октября 2006 г. № 616 «О внесении изменения в Правила определения таможенной стоимости товаров, вывозимых с таможенной территории Российской Федерации, утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от 13 августа 2006 г. № 500». Постановление вступает в силу по истечении одного месяца со дня его официального опубликования.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 10.09.2009 № 720

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА О БЕЗОПАСНОСТИ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

Установлены требования к безопасности колесных транспортных средств при их выпуске в обращение на территории Российской Федерации и их эксплуатации независимо от места изготовления

К объектам технического регулирования в соответствии с утвержденным техническим регламентом относятся: колесные транспортные средства категорий L, M, N, O, предназначенные для эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования, а также шасси транспортных средств; компоненты транспортных средств, оказывающие влияние на безопасность транспортных средств. Действие регламента не распространяется, в частности, на следующие транспортные средства: имеющие максимальную скорость, предусмотренную их конструкцией, не более 25 км/ч; ввозимые на территорию РФ на срок не более 6 месяцев и помещаемые под таможенные режимы, которые не предусматривают возможность отчуждения; предназначенные исключительно для участия в спортивных соревнованиях. Регламент вступает в силу по истечении 12 месяцев со дня официального опубликования Постановления.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 28.08.2009 № 701

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРАВИЛА ЗАДЕРЖАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА, ПОМЕЩЕНИЯ ЕГО НА СТОЯНКУ, ХРАНЕНИЯ, А ТАКЖЕ ЗАПРЕЩЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ

За перемещение транспортного средства и за первые сутки его хранения на специализированной стоянке плата взиматься не должна

В Правила задержания транспортного средства, помещения его на стоянку, хранения, а также запрещения эксплуатации, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 18 декабря 2003 г. № 759, были внесены изменения в соответствии с Решением Верховного Суда РФ от 2 апреля 2009 г. № ГКПИ09-281, которым были признаны недействующими: абз. 2 п. 6 Правил в части, предусматривающей взимание платы за первые сутки хранения транспортного средства на специализированной стоянке, а также абз. 3 п. 6 Правил в части, предусматривающей взимание платы за транспортировку (перемещение) задержанного транспортного средства на специализированную стоянку. Постановление вступило в силу 08.09.2009 г.

Нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти

ПРИКАЗ ФТС РОССИИ ОТ 31.08.2009 № 1587

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ К ОБУСТРОЙСТВУ, ОБОРУДОВАНИЮ И МЕСТУ РАСПОЛОЖЕНИЯ СКЛАДОВ ВРЕМЕННОГО ХРАНЕНИЯ, РАСПОЛОЖЕННЫХ В МЕСТАХ, ПРИБЛИЖЕННЫХ К ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ЯВЛЯЮЩИХСЯ МЕСТОМ РАСПОЛОЖЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ, ПРОИЗВОДЯЩИХ ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ И ТАМОЖЕННЫХ КОНТРОЛЬ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» (ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 25.09.2009, РЕГ. № 14873)

Разработаны обязательные требования к обустройству, оборудованию и месту расположения складов временного хранения, расположенных в местах, приближенных к Государственной границе РФ

Установлено, в частности, что СВХ должен располагаться: в наземном здании (сооружении); в пределах неразрывной по периметру территории в регионе деятельности таможенного поста, подчиненного таможене, выдающей свидетельство о включении в Реестр владельцев складов временного хранения; в непосредственной близости от федеральных автомобильных и железных дорог. СВХ не может располагаться на передвижных транспортных средствах или передвижном транспортном оборудовании любых видов. Территория СВХ не должна включать в себя объекты, не связанные с функционированием склада и обеспечением его работы.

ПРИКАЗ ФТС РОССИИ ОТ 29.07.2009 № 1361

«О ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНАХ, ПРАВОМОЧНЫХ ПРИНИМАТЬ ТАМОЖЕННЫЕ ДЕКЛАРАЦИИ» (ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 17.09.2009, РЕГ. № 14795)

Установлены перечни таможенных органов, правомочных принимать таможенные декларации

Предусмотрено, что таможенные органы (за исключением указанных в приложениях № 1 и № 2 к Приказу) правомочны принимать таможенные декларации независимо от таможенного режима, целей перемещения товаров, а также от категории лиц, перемещающих товары и подающих декларацию. В приложении № 1 приведен перечень таможенных органов, не обладающих полномочиями принимать таможенные декларации (в том числе ФТС РФ, Внуковская, Домодедовская, Шереметьевская, Московская таможни). Приложение № 2 содержит перечень таможенных органов, правомочных принимать таможенные декларации только в определенных случаях (в частности, Пролетарский таможенный пост Белгородской таможни, Володарский таможенный пост Брянской таможни, Глушковский таможенный пост Курской таможни). Приказ ФТС РФ от 23.10.2007 № 1307 «О таможенных органах, правомочных принимать таможенные декларации», с внесенными в него изменениями, признан утратившим силу.

ПРИКАЗ ФТС РОССИИ ОТ 07.08.2009 № 1424

«ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ОБРАТНО ВВОЗИМЫХ НА ТАМОЖЕННУЮ ТЕРРИТОРИЮ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, РАНЕЕ ВРЕМЕННО ВЫВЕЗЕННЫХ С ЭТОЙ ТЕРРИТОРИИ И ПОДВЕРГШИХСЯ

ОПЕРАЦИЯМ ПО РЕМОНТУ И (ИЛИ) ДРУГИМ ОПЕРАЦИЯМ, НЕ ПОДЛЕЖАЩИХ ОСВОБОЖДЕНИЮ ОТ УПЛАТЫ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН, НАЛОГОВ» (ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 17.09.2009, РЕГ. № 14801)

Определен порядок декларирования обратно ввозимых на таможенную территорию РФ транспортных средств, ранее временно вывезенных и подвергшихся операциям по ремонту и другим операциям

Установлено, что при декларировании в качестве товара указанного транспортного средства, в отношении которого применяется частичное освобождение от уплаты таможенных пошлин, налогов применительно к порядку, установленному ст. 207 Таможенного кодекса РФ в отношении взимания таможенных пошлин, налогов при ввозе продуктов переработки в соответствии с таможенным режимом переработки вне таможенной территории, в качестве таможенной декларации может применяться въездная/выездная декларация о транспортном средстве, форма которой утверждена Приказом ГТК России от 21.08.2003 № 916.

ПРИКАЗ МВД РОССИИ № 495, ФНС РОССИИ № ММ-7-2-347 ОТ 30.06.2009

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ И НАЛОГОВЫХ ОРГАНОВ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ, ВЫЯВЛЕНИЮ И ПРЕСЕЧЕНИЮ НАЛОГОВЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ И ПРЕСТУПЛЕНИЯ» (ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 01.09.2009, РЕГ. № 14675)

В целях организации взаимодействия между органами внутренних дел и налоговыми органами по предупреждению, выявлению и пресечению налоговых правонарушений и преступлений разработан ряд нормативных правовых актов

Утверждены: Инструкция, определяющая порядок взаимодействия указанных органов при организации и проведении выездных налоговых проверок; Инструкция, регламентирующая порядок направления органами внутренних дел материалов в налоговые органы при выявлении обстоятельств, требующих совершения действий, отнесенных к полномочиям налоговых органов, а также Инструкция, устанавливающая порядок направления материалов налоговыми органами в органы внутренних дел при выявлении обстоятельств, позволяющих предполагать совершение нарушения законодательства о налогах и сборах, содержащего признаки преступления. В частности, предусмотрено, что если

в течение двух месяцев со дня истечения срока исполнения требования об уплате налога (сбора) налогоплательщик полностью не погасил указанную в данном требовании недоимку, размеры которой позволяют предполагать факт совершения нарушения законодательства о налогах и сборах, содержащего признаки преступления, налоговые органы обязаны в течение 10 рабочих дней со дня выявления указанных обстоятельств направить материалы в органы внутренних дел для решения вопроса о возбуждении уголовного дела. Признан утратившим силу Приказ МВД РФ и ФНС РФ от 22 января 2004 г. № 76/АС-3-06/37, которым были утверждены ранее применявшиеся нормативные правовые акты о взаимодействии указанных органов по предупреждению, выявлению и пресечению налоговых правонарушений и преступлений.

Правовые акты федеральных органов исполнительной власти

ОФИЦИАЛЬНОЕ РАЗЪЯСНЕНИЕ БАНКА РОССИИ ОТ 28.09.2009 № 34-ОР

«О ПРИМЕНЕНИИ ОТДЕЛЬНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ УКАЗАНИЯ БАНКА РОССИИ ОТ 20 ИЮНЯ 2007 ГОДА № 1843-У «О ПРЕДЕЛЬНОМ РАЗМЕРЕ РАСЧЕТОВ НАЛИЧНЫМИ ДЕНЬГАМИ И РАСХОДОВАНИИ НАЛИЧНЫХ ДЕНЕГ, ПОСТУПИВШИХ В КАССУ ЮРИДИЧЕСКОГО ЛИЦА ИЛИ КАССУ ИНДИВИДУАЛЬНОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯ»

Банк России разъяснил некоторые вопросы, касающиеся расчетов наличными деньгами и расходования наличных денег, поступивших в кассу юридического лица или индивидуального предпринимателя

В соответствии с нормой пункта 1 Указания ЦБ РФ от 20 июня 2007 года N 1843-У «О предельном размере расчетов наличными деньгами и расходовании наличных денег, поступивших в кассу юридического лица или кассу индивидуального предпринимателя» расчеты наличными деньгами в РФ между юридическими лицами, а также между юридическим лицом и индивидуальным предпринимателем, между индивидуальными предпринимателями, связанные с осуществлением ими предпринимательской деятельности, в рамках одного договора, заключенного между указанными лицами, могут производиться в размере, не превышающем 100 тыс. руб. Банк России, в частности, разъяснил, что, поскольку в п. 1 Указания № 1843-У используется категория «в рамках одного договора», запрет на расчеты наличными деньгами в размере, превышающем 100 тыс. руб., распространяется на

обязательства, предусмотренные договором и (или) вытекающие из него и исполняемые как в период действия договора, так и после окончания срока его действия.

**ПИСЬМО ФНС РОССИИ
ОТ 01.09.2009 № ШС-22-3/684@**

**«О ПОРЯДКЕ РАСЧЕТА ВЕЛИЧИНЫ
ПРЕДЕЛЬНОГО РАЗМЕРА ДОХОДОВ,
ОГРАНИЧИВАЮЩЕЙ ПРИМЕНЕНИЕ
В 2009 ГОДУ УПРОЩЕННОЙ СИСТЕМЫ
НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ»**

Установлен предельный размер доходов, ограничивающий применение в 2009 г. упрощенной системы налогообложения.

Учитывая положения п. 2 ст. 346.12 и п. 4 ст. 346.13 Налогового кодекса РФ, величина предельного размера доходов, ограничивающая применение УСНО в 2009 г., составляет 57,9 млн. руб. (20 млн. руб. х 1,538 х 1,34 х 1,241 х 1,132).

**ПИСЬМО ФНС РОССИИ
ОТ 03.09.2009 № 3-6-03/356**

**«О ПРИМЕНЕНИИ РЕГРЕССИВНОЙ
ШКАЛЫ СТАВОК ЕСН»**

ФНС РФ уточнила позицию, касающуюся порядка определения налоговой базы по ЕСН и применения регрессивных ставок данного налога в случае реорганизации организации в форме преобразования

Ранее в разъяснениях Минфина РФ, доведенных до сведения налоговых органов, указывалось, что на сегодняшний день нет правовых оснований для учета в налоговой базе возникшего в результате преобразования юридического лица с целью применения регрессивной шкалы единого социального налога выплат и вознаграждений, начисленных в пользу физических лиц до реорганизации этого юридического лица. Однако в Постановлении Президиума ВАС РФ от 01.04.2008 № 13584/07 сделан вывод о том, что все выплаты работникам, произведенные по трудовым договорам до преобразования, должны учитываться организацией-правопреемником при определении налоговой базы по ЕСН при продолжении с работниками трудовых отношений. В этой связи налоговым органам рекомендовано при сходных обстоятельствах учитывать указанную позицию Высшего Арбитражного Суда РФ.

**ПИСЬМО ФНС РОССИИ
ОТ 24.08.2009 № 3-1-07/674**

**«О ПРИМЕНЕНИИ НДС ПО ДОГОВОРАМ ОБ
ОПЛАТЕ В УСЛОВНЫХ ЕДИНИЦАХ»**

Разъяснены некоторые вопросы, касающиеся правомерности выставления счетов-фактур в иностранной валюте (условных денежных единицах), определения налоговой базы, а также применения вычетов по НДС на основании таких счетов-фактур.

Сообщено, что при отгрузке товаров (выполнении работ, оказании услуг), передаче имущественных прав на основании договоров, обязательство об оплате по которым предусмотрено в рублях в сумме, эквивалентной определенной сумме в иностранной валюте (условной денежной единице), суммы, отражаемые в счетах-фактурах, следует указывать также в рублях. В счете-фактуре могут указываться суммы в иностранной валюте только в случаях, если по условиям сделки обязательство подлежит оплате в иностранной валюте в порядке и на условиях, определенных законом или в установленном порядке. С учетом правовой позиции, выраженной в Постановлении Президиума ВАС РФ от 17.02.2009 N 9181/08, необходимо учитывать, что если по условиям договора обязательство об оплате предусмотрено в рублях в сумме, эквивалентной определенной сумме в иностранной валюте, то в этом случае, с учетом положений пункта 1 статьи 154 Налогового кодекса РФ, стоимость товаров (работ, услуг, имущественных прав) и, следовательно, налоговая база по НДС определяются с учетом всей полученной за них оплаты. Для целей налогообложения эти операции не могут учитываться по сумме, определенной ранее того налогового периода, в котором произведена оплата. При выставлении счетов-фактур, составленных в рублях по курсу, действующему на дату отгрузки, не совпадающему с курсом, установленным Банком России на дату осуществления платежа (по договорам, обязательство об оплате по которым предусмотрено в рублях в сумме, эквивалентной определенной сумме в иностранной валюте), налоговые вычеты производятся после внесения соответствующих исправлений в счета-фактуры.

**ПИСЬМО ФНС РОССИИ
ОТ 18.08.2009 № ШС-20-3/1195**

**«О ПРИЗНАНИИ НЕДЕЙСТВУЮЩИМ
АБЗАЦА 3 ПУНКТА 6 ИНСТРУКЦИИ
МИНФИНА СССР № 156, ГОСБАНКА СССР
№ 30, ЦСУ СССР № 354/7, МИНАВТОТРАНСА**

РСФСР № 10/998 ОТ 31.11.1983»

ФНС РФ согласилась с мнением заявителя о признании недействующими положений Инструкции, согласно которым форма товарно-транспортной накладной № 1-Т является единственным документом, служащим для списания (оприходования) товарно-материальных ценностей у грузоотправителей (грузополучателей)

Сообщается, что в настоящее время в Верховный Суд РФ подано заявление о признании недействующим абз. 3 п. 6 Инструкции Минфина СССР № 156, Госбанка СССР № 30, ЦСУ СССР № 354/7, Минавтотранса РСФСР № 10/998 от 30.11.1983, содержащего указанное выше утверждение. ФНС РФ в обоснование своей позиции указала, что с 1999 г. для оформления продажи (отпуска) товарно-материальных ценностей сторонней организации предусмотрено использование также и товарной накладной по форме ТОРГ-12, содержащейся в «Альбоме унифицированных форм первичной учетной документации по учету торговых операций», утвержденном Постановлением Госкомстата России от 25.12.1998 № 132.

ПРОДАЕТСЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ

В собственности 5 фур (тентовых).

**Зарегистрирована в Москве,
опыт работы на российском рынке 3 года.**

Назлы Ложистик ЛТД
Тел: 0216 577 41 23 (3 линии)
Факс: 0216 577 41 27
Контактное лицо: Алпер Кахведжиоглу
Моб. тел: + 90 537 739 22 80



**Финансирование для
№1 в Европе
через
Cargobull Finance**



Будьте с нами!

Широкий ассортимент, оптимальные решения для каждой отрасли и бесспорные Ноу-хау объединяют нас в одну крепкую семью.



Schmitz Cargobull AG



**SCHMITZ
CARGOBULL**

The Trailer Company.

Мы понимаем специфику Вашего дела и успешно реализуем Ваши идеи.
www.cargobull.com



Информация по тел.: +7 (495) 234 93 24

NEWS OF THE LEGISLATION

Federal acts

THE FEDERAL ACT OF 26.11.2008 № 224-ФЗ

"ON CHANGES IN PART 1, AND PART 2 OF THE TAX CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION AND SEPARATE ACTS OF THE RUSSIAN FEDERATION"

Considerable changes aimed at supporting the Russian taxpayers were made in the legislation on taxes and dues

The amendments brought in part 1 of the Tax code of the Russian Federation will change the order the certificates of the legislation on taxes and dues to come into effect to improve position of taxpayers. Since October 1, 2008, such certificates can come into force from the date of their publication if directly stipulated so.

The approved act introduces a special order and conditions of granting a delay and installments on payment of federal taxes under the Decision of the Minister of finance of the Russian Federation. It is thus established that such decisions can be adopted till January 1, 2010. The order of suspending operations through bank accounts of taxpayers upon the decision of a tax authority (the termination by a bank of all taxpayers' account operations with a view of execution of the decision of tax authorities of collecting taxes or dues, and now also penalty fee and penalties) was corrected. It, in particular, establishes that the decision to cancel the suspending of operations through company's accounts is handed over to bank representatives no later than the day following the day the tax authorities took the decision.

The norm providing responsibility of tax authorities for violation of terms of cancellation of the decision on the suspending of operations through accounts of company taxpayer, or of the term such a decision should be forwarded to the bank. The responsibility of banks for violation of tax laws thus moves upward. So, for example, it establishes that failure to present to tax authorities of bank references on bank accounts and (or) about the balance on accounts of tax bearers will be followed by a penalty at amount of 10,000 rubles. The order of carrying out of tax inspections and registration of their results was specified. Added was the norm on the inadmissibility

of use of proofs received through violation of the law.

The import of process equipment provided that its analogues are not made in the Russian Federation will be released of VAT taxation, in accordance with the list approved by the Government of the Russian Federation. The list of documents was changed that would confirm validity of application of the 0 percent tax rate for export operations. A new wording of article 168 of the Tax code of the Russian Federation establishes a duty to bill the reception by the tax bearer of the amount of payment (partial payment) in advance for the forthcoming deliveries of goods (works, services, property rights). The acceptance order to deduce the tax amounts paid on the basis of such invoices was defined also.

Considerable changes were brought in chapter 25 of the Tax code of the Russian Federation «Profit tax of organizations». The profit tax rate was lowered from 24 to 20 percent at the expense of the tax amounts which are subject to transfer to the federal budget. The law allows calculating the monthly advance payments which are subject to payment to the budget, proceeding from actually received profits. The new wording explains positions concerning the procedure on including the depreciated property in the structure of depreciation groups, a method and a procedure of payments of depreciation amounts.

RF subjects gained the right to reduce from 15 to 5 percent the rate of the tax paid in connection with application of the simplified taxation system for separate categories of tax bearers that chose the incomes reduced by the size of expenses as an object of the taxation.

The Federal law has come into force since October 1, 2009, except for separate positions which come into force since January 1, 2010.

THE FEDERAL LAW OF 30.12.2008, № 305-ФЗ

"ON CHANGES IN ARTICLE 284 OF PART 2 OF THE TAX CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION"

The procedure of calculation of amounts of the profit tax of the organizations which are subject to transfer to budgets of the Russian Federation was changed

It should be reminded that since January 1, 2009

the Federal law of 26.11.2008, N 224-ФЗ reduced the rate of the profit tax of organizations from 24 to 20 percent at the expense of rate reduction which is applied when the tax payments enter in the federal budget - from 6.5 to 2.5 percent. Thus in the budget of the subject of the Russian Federation the tax rate made 17.5 percent. Now it establishes that the amount of the tax estimated with the tax rate of 2 percent will enter the federal budget, and, accordingly, the amount calculated at the rate of 18 percent will enter the budget of the subject of the Russian Federation.

Orders of the Government of the Russian Federation

THE ORDER OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 02.10.2009, № 772

“ON RECOGNITION OF INVALID OF SOME ACTS OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION”

Some acts of the Government of the Russian Federation concerning definitions of customs costs of goods which are taken out from the territory of the Russian Federation were recognized as invalid

Point 16 became invalid in the Rules on defining of customs costs of goods which are taken out from the customs territory of the Russian Federation, which were approved by the order of the Government of the Russian Federation of August 13, 2006, N 500. According to the specified point, the customs costs of the taken out goods, except for goods moved through the customs border of the Russian Federation by pipeline transport or through electricity transmission lines, do not join the following expenses provided that they are allocated from the prices which were actually paid or were subject to payment, declared by the customs applicant and confirmed by documents, namely: shipping charges (transportation) of goods which are taken out for export from the customs territory of the Russian Federation, and expenses on the subsequent transportation; duties, taxes and tax collections raised in the Russian Federation in connection with export of goods; duties, taxes and tax collections raised concerning the estimated goods in the country to which these goods were imported. Also the Order of the Government of the Russian Federation of October 20, 2006, N 616 «On modification of the Rules on defining the customs costs of goods which are taken out from the customs territory of the Russian Federation, approved by the Order of the Government of the Russian Federation of August 13, 2006, N 500» were recognized as invalid. The decision comes into

force one month after the date of its publication.

THE ORDER OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 10.09.2009, № 720

«ON THE APPROVAL OF THE TECHNICAL REGULATIONS FOR SAFETY OF VEHICLES»

Requirements to safety of vehicles were established at their release to be used in the territory of the Russian Federation and their operation irrespective of a manufacturing place

The objects of technical regulations according to the approved technical regulations are: vehicles of categories L, M, N, O, intended for operation on highways of general purpose, and also chassis of vehicles; components of vehicles influencing safety of vehicles. The regulations will not extend, in particular, on the following vehicles: having maximum speed provided by their design no more than 25 km/h; imported to the territory of the Russian Federation for the term of no more than 6 months and placed under the customs modes which do not provide for alienation; intended only for use in sports competitions. The regulations come into force 12 months after the date of publication of the Order.

THE ORDER OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 28.08.2009, № 701

“ON MODIFICATION OF THE RULES OF DETENTION OF A VEHICLE, ITS PARKING, STORAGE, AND ALSO OPERATION PROHIBITIONS”

Evacuation of a vehicle and its storage for the first days at a specialized parking place is not charged

The Rules of detention of a vehicle, its evacuation, storage, and also the prohibitions of operation approved by the Order of the Government of the Russian Federation of December 18, 2003, N 759 were changed according to the Decision of the Supreme Court of the Russian Federation of April 2, 2009, № ГКПИ09-281 which recognized as invalid: the second paragraph of point 6 of the Rules in the part providing collection of payment for the first days of storage of a vehicle at a specialized parking place, and also the third paragraph of point 6 of the Rules in the part providing collection of a payment for transportation (evacuation) of the detained vehicle to a specialized parking place. The decision came into force on 08.09.2009.

Legal texts of federal executive authorities**THE ORDER OF THE FCS OF RUSSIA OF 29.07.2009, № 1361****“ON CUSTOMS AUTHORITIES COMPETENT TO ACCEPT CUSTOMS DECLARATIONS” (IT WAS REGISTERED BY THE MINISTRY OF JUSTICE OF RUSSIA ON 17.09.2009, REG. № 14795)**

Lists of customs authorities competent to accept customs declarations were established

It is provided that customs authorities (except for specified in appendices 1 and 2 to the Order) are competent to accept customs declarations irrespective of customs modes, the purposes of moving of goods, and also from a category of the persons moving the goods and submitting the declaration. Appendix 1 carries the list of the customs authorities which are not possessing competences to accept customs declarations (including the FCS of the Russian Federation, Vnukovsky, Domodedovsky, Sheremetevsky, Moscow customs authorities). Appendix 2 contains the list of customs authorities competent to accept customs declarations only in certain cases (in particular, the Proletarsky customs post of the Belgorod customs authorities, Volodarsky customs post of Bryansk customs authorities, Glushkovsky customs post of Kursk customs authorities). The Order of the FCS of the Russian Federation of 23.10.2007, N 1307 «On customs bodies competent to accept customs declarations», with the changes brought in it, was recognized invalid.

THE ORDER OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF RUSSIA № 495, THE FTS OF RUSSIA № MM-7-2-347 OF 30.06.2009**«ON APPROVAL OF THE ORDER OF INTERACTION OF LAW-ENFORCEMENT AUTHORITIES AND TAX BODIES IN PREVENTION, REVEALING AND SUPPRESSION OF TAX OFFENCES AND CRIMES” (IT WAS REGISTERED BY THE MINISTRY OF JUSTICE OF RUSSIA ON 01.09.2009, REG. № 14675)**

With a view of the interaction organization between law-enforcement authorities and tax bodies in prevention, revealing and suppression of tax offences and crimes a number of standard legal acts were developed

Approved were: the Instruction defining a procedure of interaction of specified bodies at the organization and carrying out of exit tax checks; the Instruction regulating an order of

delivering by law-enforcement bodies of materials to tax authorities while revealing of circumstances demanding fulfillment of actions related to tax bodies, and also the Instruction establishing an order of delivering of materials by tax bodies to law-enforcement bodies at revealing of circumstances allowing to assume violation of the legislation on taxes and tax collections, crime containing signs. In particular, it is provided that if within two months from the date of the expiry of the term of tax payment (gathering) the tax bearer has not completely paid off his debts specified in the given requirement which amount would allow to assume the fact of violation of the legislation on taxes and tax collections, crime containing signs, tax authorities are obliged within 10 working days from the date of revealing of the specified circumstances to send materials to law-enforcement bodies for the decision to be taken on the issue of starting a criminal case. The Order of the Ministry of internal affairs of the Russian Federation and the FTS of the Russian Federation of January 22, 2004, N 76/AC-3-06/37 which approved the earlier applied standard legal acts on interaction of the specified bodies in the prevention, revealing and suppression of tax offences and crimes was recognized invalid.

Legal acts of federal executive authorities**OFFICIAL EXPLANATIONS OF BANK OF RUSSIA OF 28.09.2009, № 34-OP****“ON APPLICATION OF SEPARATE POSITIONS OF INSTRUCTIONS OF BANK OF RUSSIA OF JUNE 20, 2007, № 1843Y «ON THE LIMITING LEVEL OF CALCULATIONS OF CASH AND EXPENDITURES OF CASH WHICH ARRIVED TO THE CASH DESK OF A LEGAL ENTITY OR CASH DESK OF AN INDIVIDUAL BUSINESSMAN”**

The Bank of Russia explained some issues concerning calculations of cash and expenditures of cash which arrived to the cash desk of a legal entity or an individual businessman

According to norm of point 1, the Instructions of the Central Bank of the Russian Federation of June 20, 2007 N 1843 «On the limiting level of calculations of cash and expenditures of cash which arrived to the cash desk of a legal entity or the cash desk of an individual businessman», calculations of cash in the Russian Federation between legal entities, and also between a legal entity and an individual businessman, between individual businessmen, connected with realization of enterprise activity by them, within the limits of one contract concluded between

specified persons, can be made in the amount not exceeding 100,000 roubles. The Bank of Russia, in particular, explained that since point 1 of the Instructions N 1843 uses the category «within the limits of one contract», an interdiction for calculations of cash in the amount exceeding 100,000 roubles extends on the obligations provided by the contract and (or) following from it and executed both in action of the contract, and after the termination of the term of its action.

THE LETTER OF THE FTS OF RUSSIA OF 03.09.2009, № 3-6-03/356

"ON APPLICATION OF A DESCENDING SCALE OF RATES OF THE SINGLE SOCIAL TAX"

The FTS of the Russian Federation specified a position concerning the procedure of defining tax base on the SST and applications of regressive rates of the given tax in case of reorganization of the organization in the form of transformation

Earlier explanations of the Ministry of finance of the Russian Federations brought to the notice of tax bodies specified that for today there are no legal grounds for the account in the tax base of resulted transformation of a legal entity for the purpose of application of a descending scale of the single social tax of payments and the compensations added in favor of individual persons before reorganization of this legal entity. However, the Decision of SAC Presidium of the Russian Federation of 01.04.2008, N 13584/07 concluded that all payments to workers made under labor contracts before the transformation, should be considered by the organization-assignee at definition of the tax base on SST at continuation with workers of labor relations. Thereupon it is recommended to tax authorities to consider the specified position of the Supreme Arbitration Court of the Russian Federation under similar circumstances.

THE LETTER OF THE FTS OF RUSSIA OF 24.08.2009, № 3-1-07/674

"ON VAT APPLICATION UNDER CONTRACTS ON PAYMENT IN STANDARD UNITS"

Some issues dealing with legitimacy of submitting invoices concerning in foreign currency (conditional monetary units), the definition of the tax base, and also application of VAT deductions on the basis of such invoices were explained

It informs that at shipment of goods (performance of works, rendering of services), transfer of property rights, the payment obligation on which is provided in rubles on the basis of contracts in the sum equivalent to the certain amount in foreign currency (conditional monetary unit), the sums reflected in invoices should

be stated in rubles. The invoice can carry the sums in foreign currency only in cases if on conditions of the transaction the obligation is subject to payment in foreign currency as it should be and on the conditions defined by the law or when due hereunder can be specified. Taking into account the legal position expressed in the Decision of SAC Presidium of the Russian Federation of 17.02.2009, N 9181/08, it is necessary to consider that if under treaty provisions the payment obligation is provided in rubles in the sum equivalent to the certain sum in foreign currency in this case, taking into account point 1 of article 154 of the Tax code of the Russian Federation, cost of the goods (works, services, property rights) and, hence, the tax base under the VAT are defined taking into account all payment received for them. For the taxation, these operations cannot be considered on the sum defined before that tax period in which payment was made. At submitting the invoices made in rubles at a rate valid for the shipment date, not coinciding with the rate established by Bank of Russia for date of realization of payment equivalent to the certain sum in foreign currency), tax deductions are made after corresponding corrections enter invoices.

THE LETTER OF THE FTS OF RUSSIA OF 18.08.2009, № ШС-20-3/1195

"ON RECOGNITION INVALID OF PARAGRAPH 3 OF POINT 6 OF THE INSTRUCTION OF THE MINISTRY OF FINANCE OF THE USSR № 156, THE GOSBANK OF THE USSR № 30, THE CSD OF THE USSR, № 354/7, THE MINAVTOTRANS OF THE RSFSR, № 10/998 OF 31.11.1983"

The FTS of the Russian Federation agreed with opinion of the applicant on a recognition as invalid of Instruction positions according to which the form of commodity-transport waybill N 1-T is the unique document serving for write-off (record as received) commodity-material assets at consignors (consignee)

It informs that now in the Supreme Court of the Russian Federation the statement to recognize invalid paragraph 3 of point 6 of the Instruction of the Ministry of finance of the USSR N 156, the Gosbank of the USSR N 30, the CSD of the USSR N 354/7, the Minavtotrans of the RSFSR, N 10/998 of 30.11.1983, containing the statement specified above was handed in. The FTS of the Russian Federation specified in a substantiation of the position that since 1999 for registration of sale (delivery) of commodity-material assets to a foreign organization, the use as well is provided of commodity waybill under form TOPT-12 carried in «the Album of the unified forms of primary registration documentation on the account of trading operations», adopted by the decision of Goskomstat of Russia N 132 of 25.12.1998.

Подписку на журнал «МАП» теперь можно оформить на 12 месяцев (индекс в каталоге Роспечати 80271) или на 6 месяцев (индекс 29876)

В любом отделении связи России и стран СНГ
вы можете оформить подписку на журнал
«Международные автомобильные перевозки»
- издание Ассоциации международных авто-
мобильных перевозчиков (АСМАП).
<http://www.rosp.ru/>

Кроме того, оформить подписку на журнал можно через интернет-магазин
<http://www.presscafe.ru/Subs>

Для юридических лиц Агентство «Роспечать» предлагает курьер-
скую доставку прессы – бизнес-проект «Корпоративная подписка»
<http://www.presscafe.ru/corp>

ФСП-1

АБОНЕМЕНТ

на газету
журнал
«Международные
автомобильные перевозки»

29876
(индекс издания)

Количество комплектов

на 2010 год по месяцам:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Куда

(почтовый индекс)

(адрес)

Кому

(фамилия, инициалы)

ДОСТАВОЧНАЯ КАРТОЧКА

на газету
журнал
«Международные
автомобильные перевозки»

29876

Количество комплектов

на 2010 год по месяцам:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Куда

(почтовый индекс)

(адрес)

Кому

(фамилия, инициалы)

Зарубежная подписка оформляется через фирмы-партнеры ЗАО «МК-Периодика» или непосредственно в ЗАО «МК-Периодика» по адресу: 129110 Москва, ул. Гиляровского, 39, ЗАО «МК-Периодика»; тел. (495) 681-91-37, 681-97-63; факс (495) 681-37-98
Подписку можно также оформить через Интернет-магазин (на печатную версию журнала); адрес сайта: www.periodicals.ru, e-mail: info@periodicals.ru

To effect subscription it is necessary to address to one of the partners of JSC «MK-Periodica» in your country or to JSC «MK-Periodica» directly.
Address: Russia, 129110 Moscow, 39, Gilyarovsky Street, JSC «MK-Periodica»
Tel.: (495) 681-91-37, 681-97-63;
fax (495) 681-37-98
E-mail: info@periodicals.ru
Internet: <http://www.periodicals.ru>



ТРАНСПОРТНОМУ ВЕДОМСТВУ
И ОБРАЗОВАНИЮ НА ТРАНСПОРТЕ
1809-2009

18-21 ноября 2009

Международный транспортный форум и выставка «Транспорт России: становление, развитие, перспективы»



Стратегический партнер



Партнер



Оператор Форума



Официальные информационные партнеры



Партнер



Партнер



Официальная газета



Генеральные информационные партнеры



Информационные партнеры



Медиа-партнеры



Партнер



Партнер



Спонсор



Спонсор



Спонсор



Партнер



Спонсор



Генеральные медиа-партнеры



Генеральный интернет-партнер



Интернет-партнеры