

МАП 2

90/2010

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls



Идти в ногу
с прогрессом





65 лет со Дня Победы в Великой Отечественной войне

9 мая 2010 года Россия отмечает всенародный праздник — 65 лет со дня Победы в Великой Отечественной войне. День Победы стал символом национальной гордости, славы, доблести и беспримерного подвига советского народа, отстоявшего свободу и независимость нашей Родины.

На фронтах Великой Отечественной героически сражались воины-автомобилисты. Днем и ночью, в пургу и гололед, часто под ураганным огнем вражеской артиллерии и авиации, с войсками и боеприпасами, топливом и продовольствием, с ранеными на борту двигались по фронтовым дорогам колонны автомобилей, выполняя боевые задания. А в тылу за рулем оставались женщины и вышедшие из призывного возраста мужчины. Они работали водителями и механиками. Их силами в июле-ноябре 1941 г. в восточные районы страны было эвакуировано более 1500 промышленных предприятий.

Золотыми буквами вписан в историю подвиг автомобилистов, доставлявших грузы в блокадный Ленинград по льду Ладожского озера, эвакуировавших из города детей, стариков, больных и раненых. Единственная военно-стратегическая транспортная магистраль через Ладожское озеро, связавшая блокированный немецко-фашистскими войсками Ленинград с тыловыми районами, имела официальное название «Военно-автомобильная дорога № 101», но в историю она вошла как «Дорога жизни».

Тысячи автомобилистов за свой героический труд и фронтовые подвиги в период Великой Отечественной войны награждены боевыми и трудовыми орденами и медалями, около 30 человек удостоены звания Героя Советского Союза.

Низкий поклон всем, вынесшим на своих плечах тяготы и лишения военного лихолетья. С Днем Победы!

«Международные автомобильные перевозки»
№ 2, март-апрель 2010 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, заместитель
Министра транспорта РФ
Е.С. Москвичев, президент АСМАП
В.И. Мохначев, председатель ЦК
профсоюза работников АТ и ДХ
И.Б. Рунов, глава Представительства
МСАТ в Евроазиатском регионе
Ю.С. Сухин, почетный президент,
председатель Правления АСМАП
В.В. Швецов, заместитель
начальника ГУ ГИБДД МВД РФ

Председатель редколлегии –
заместитель 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 № 11345

«International Road Hauls»
№ 2, March-April 2010
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

Регионы

- 2** Резервы роста
- 8** Стабильная нестабильность
- 12** Сила взаимодействия
- 18** Смотреть в будущее с оптимизмом
- 22** Работа не для «галочки»
- 26** Проверено временем

ОБЩЕЕ ДЕЛО

Протокольный отдел

- 30** От модернизации – к развитию

Совещания, конференции

- 34** Идти в ногу с прогрессом
- 44** Концепция коллапса
- 46** Изучаем перспективы

НАШИ КОНСУЛЬТАЦИИ

- 50** Новости законодательства

ТЕХНИКА

- 56** Новая Scania будет обучать водителей

57 ENGLISH VERSION

Резервы роста

Концентрация на Урале крупных промышленных предприятий предоставляет большие возможности для развития международных автоперевозок. В округе уже отмечаются признаки завершения кризиса и начала роста, теперь главное, чтобы они превратились в устойчивую тенденцию.



Текст и фото В. Романова

До кризиса в Уральском федеральном округе в силу исторически сложившейся транспортной инфраструктуры основной товаропоток приходился на железнодорожные перевозки, однако по результатам 2009 г. доля более мобильных международных автомобильных перевозок увеличилась с 24 до 34%, потеснив традиционный для региона железнодорожный транспорт. Как зафиксировать обозначившуюся тенденцию? Об этом шла речь на состоявшейся в конце февраля в Екатеринбурге конференции АСМАП «Состояние, проблемы и перспективы развития рынка международных автомобильных перевозок в Уральском федеральном округе и Пермском крае», в которой принял участие начальник департамента экономической поли-

тики полномочного представителя Президента РФ в УФО В. Жуков.

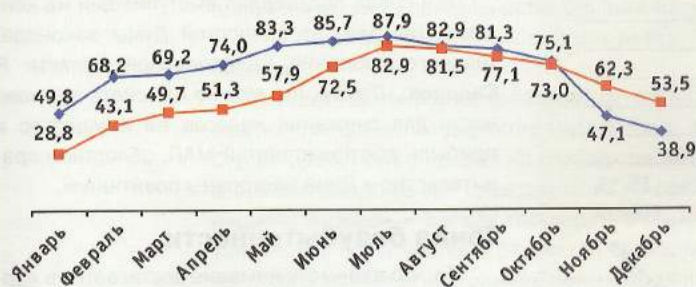
Докладывая о состоянии рынка международных автомобильных перевозок в УФО, генеральный директор АСМАП А. Курушин сообщил, что в округе насчитывается 48 действительных членов АСМАП, 90% из них сосредоточено в трех субъектах – Свердловской, Челябинской областях и Пермском крае. В основном это небольшие компании с парком подвижного состава от 2 до 10 единиц.

В 2009 г. во всех регионах округа, за исключением Пермского края, произошло падение объемов перевозок. Однако к началу 2010 г. просматривалась выраженная тенденция постепенного улучшения ситуации на рынке УФО. Если в первом полугодии темпы падения находились примерно на уровне среднероссийских,



Объемы перевозок грузов автомобильным транспортом между Уральским ФО и зарубежными странами

тыс. тонн



то в третьем квартале они существенно снизились, а в четвертом наблюдался рост более 17%, что на 10 процентных пунктов выше среднероссийского показателя.



Наличие в УФО крупных предприятий металлургической, химической, машиностроительной и добывающей отраслей промышленности существенно повышает его экспортный потенциал, а потому экспортная доля по рынку Урала является одной из самых высоких среди всех остальных округов. Справедливости ради следует отметить, что она несколько увеличилась и по России в целом.

Хотя доля российских перевозчиков в регионе ниже, чем во всех других округах, особенно на фоне приоритета экспортных перевозок, к концу 2009 г. она несколько возросла – с 19,7 до 20,7%. Также в 2009 г. увеличилась доля казахстанских перевозчиков, что не удивительно, так как на рынке УФО главное направление перевозок – казахстанское, которое занимает около 50% общего регионального рынка. К сожалению, на этом направлении российские перевозчики мало активны.

Обращает на себя внимание диспропорция по Челябинской и Курганской областям: доля первой на рынке международных перевозок округа составляет 32%, а по количеству транспортных средств – 14,1%, доля второй – 11,5% при полном отсутствии подвижного состава действительных членов АСМАП. «В этих грузообразующих областях ощущается нехватка подвижного состава и имеет смысл увеличивать количество транспортных компаний», – отметил А. Курушин.

Шанс для развития

На встрече с представителями малого и среднего бизнеса свердловский губернатор А. Мишарин отметил, что в кризисе есть и положительный момент – шанс для перевода экономики на рельсы устойчивого развития. Воспользоваться таким шансом в своей отрасли и для своего бизнеса стараются и перевозчики округа. Так, председатель регионального Совета, член Правления АСМАП от УФО Ю. Ступак в постоянном режиме выходит на диалог с представителями региональных властей и компетентных органов, пытаясь найти те точки соприкосновения, которые помогут решить накопившиеся в отрасли проблемы.

На заседании регионального Совета, состоявшемся накануне ежегодной конференции и регионального собрания членов АСМАП в УФО, Ю. Ступак выразил осторожный оптимизм в связи с изменениями в политической жизни Екатеринбурга. Бывший заместитель министра транспорта А. Мишарин, прекрасно осведомленный о состоянии дел в отрасли, третьим пунктом включил в программу приоритетов развития области вопросы транспорта. Переизбран председателем правительства Свердловской области, в составе правительства появился министр транспор-



Распределение рынка международных автомобильных перевозок грузов Уральского ФО по основным направлениям



Перевозчики разных стран на рынке международных автомобильных перевозок Уральского ФО



та, произошли изменения в руководстве Уральского таможенного управления. Есть надежда, что новые представители власти более внимательно отнесутся к проблемам отрасли.

Чтобы обрисовать ситуацию на рынке международных перевозок округа и обозначить основные направления сотрудничества, Ю. Ступак был подготовлен и представлен на рассмотрение заместителю министра экономики и труда области В. Неделескому два документа. Один – справка о положении дел в отрасли (сколько всего предприятий в УФО, сколько платится налогов в местный бюджет и др.), второй – предложения по созданию системы государственной поддержки национальных перевозчиков с экономическим обоснованием выгоды государства. «В областном министерстве и Думе относятся к нашим расчетам с интересом, – сообщил на заседании регионального Совета Ю. Ступак. – Мы объясняем, что поддержка отечественных перевозчиков выгодна не только нам, но и государству, ведь деньги останутся в местных бюджетах. «Пробиваем» госзаказ на перевозки оборудования и других товаров для школ, больниц под условным названием «Уральские грузы – уральским перевозчикам», стараемся решать проблемы по мере сил».

Его слова подтвердил выступивший на конференции депутат областной Думы законодательного собрания Свердловской области Р. Садриев: «Думаю, что можно изыскать возможности для снижения налогов на имущество и прибыль для предприятий МАП, областное правительство и Дума настроены позитивно».

Точка безубыточности

То, что взаимопонимание достигается в диалоге, показала дискуссия, возникшая в связи с выступлением заместителя министра транспорта Свердловской области С. Шавзиса. «Инновационное развитие транспорта – это когда транспорт, развиваясь, дал бы толчок инновационному развитию всей страны, – сказал он. – И вот тут роль международных автоперевозчиков трудно переоценить. К сожалению, российские компании практически не занимаются перевозками пассажиров в международном сообщении, и мы этот рынок абсолютно проигрываем казахам... Можно изменить законодательство в области налогов и сборов, однако нам хотелось бы, чтобы такие действия не были односторонними. Мы снизим налоги, а что взамен?» И предложил поучаствовать в создании охраняемых стоянок для перемещения опасных грузов, оснащении оборудованием постов ГИБДД и др. «Предложите бизнесу государственно-частное партнерство, создайте нормативно-правовую базу, – парировал С. Садриев. – Год назад на конференции царил пессимизм, но перевозчики выстояли в кризис и сохранили транспорт. Надо им помочь, а не «кусать» АСМАП. А в пассажирские перевозки частные предприниматели не идут потому, что для этого бизнеса не соз-



даны условия, и он встанет в копеечку». «Ваша критика неконструктивна, — добавил А. Курушин. — Ассоциация не может навязывать предприятиям область деятельности. Снизьте налог — это и будет созданием условий для развития бизнеса».

В ответ на вопрос С. Шавзиса: «А что взамен?» — генеральный директор ОАО «Лорри» Ю. Ступак продемонстрировал на слайдах расчеты финансовых потерь при существующих условиях ведения бизнеса и выгоду государства в виде увеличения поступлений в бюджет от снижения налогов В расчетах на примере обычного нало-



гообложения, такого как у «Лорри», выведена «точка безубыточности» для государства. Такая точка достигается в случае увеличения объемов бизнеса уральских перевозчиков всего на 15% — выпадающие доходы при этом компенсируются увеличением налогооблагаемой базы. В случае же достижения на рынке Уральского округа среднероссийской доли национальных перевозчиков (40%) доходы государства (сегодня это 280 млн руб. без налога на прибыль) возрастут до 660 млн руб. Для этого необходима оптимизация налогов — применение понижающего коэффициента 0,5 к базовой ставке налога на имущество, снижение транспортного налога в 10 раз от базовой ставки, а также ряд мероприятий по государственной поддержке, направленных на получение дополнительных объемов перевозок и появление новых предприятий МАП.

Сервис для перевозчиков

Выступая на конференции, начальник Уральского управления Госавтодорнадзора А. Салаутин призвал перевозчиков к более активному взаимодействию. «Не все предприятия и индивидуальные предприниматели, осуществляющие МАП, обращаются к нам со своими проблемами. А ведь мы реально оказываем помощь. На сайтах всех областных управлений есть специальный сервис, позволяющий вам оставлять свои электронные заявления. Он запущен с целью облегчения вашей работы, так что если возникает сложный вопрос — обращайтесь».¹

Старший государственный инспектор Госавтодорнадзора Г. Скороспелов сообщил, что в 2009 г. подавляющее большинство нарушений было связано с режимом труда и отдыха водителей. Это подтверждает и статистика — каждый шестой водитель, ставший виновником ДТП, провел за рулем более 8 часов. Он отметил также, что Управление постоянно поднимает вопрос перед органами власти УФО о санкциях по отношению к недобросовестным перевозчикам, осуществляющим перевозки без разрешений. Ввиду ограниченного количества разрешений, выдаваемых каждой стороне на паритетной основе, иностранные перевозчики предпочитают оплатить штраф, нежели использовать спецразрешение. Тем более что штрафы эти составляют 1-2 тыс. руб. против европейских, доходящих до 20 тыс. евро! Значительная для иностранцев сумма позволила бы повлиять на регулирование паритета. В Уральском округе

¹ Контакты Уральского Управления госавтодорнадзора (г. Екатеринбург): телефон приемной: (343) 350-53-57, телефон доверия: (343) 350-07-53, электронный адрес: ugadn66@bk.ru, сайт: www.ugadn66.ru



в 2009 г. выявлено 436 таких нарушителей, и они заплатили всего 670 тыс. руб., что, конечно, несравнимо с утерянной выгодой российских перевозчиков.

Несоблюдение весовых и габаритных ограничений составляет около 17% от общего числа нарушений, и «лидируют» здесь российские перевозчики. Уральское управление поддерживает позицию о наделении территориальных органов Ространснадзора правом выдачи разрешений на перевозку тяжеловесных и крупногабаритных грузов, что позволило бы значительно сократить число этого вида нарушений.

Г. Скороспелов предложил включить в решение конференции предложение инициировать принятие нормативного документа, обязывающего исполнительные власти всех уровней предусматривать приоритет на доставку продукции российскими автоперевозчиками при заключении международных договоров, чтобы на деле

реализовать лозунг «Российские грузы – российскому перевозчику», и применять к иностранным перевозчикам такую меру, как запрет движения транспортного средства до устранения нарушений.

В ответном слове А. Курушин отметил, что за три последних года отношения между перевозчиками и УГАДН заметно улучшились, и поблагодарил за предоставление статистики и защиту перед иностранными перевозчиками.

В своих выступлениях руководители предприятий озвучили проблемы, возникающие при осуществлении МАП, и высказали пожелания по их разрешению. Генеральный директор пермской компании «ЭКС Карготранссервис» В. Грязнов напомнил, что на Правительственной комиссии по транспорту в декабре 2009 г. стоял вопрос о том, что регионы должны получать субсидии на приобретение грузового транспорта малыми и средними предприятиями. Обращаясь к представителям компетентных органов, он предложил поставить этот вопрос на контроль и привлекать АСМАП и перевозчиков УФО и Пермского края к участию в процессе выработки механизмов приобретения подвижного состава. Индивидуальный предприниматель В. Боярченко предложил вынести на переговоры с таможенными органами вопрос о необходимости работы таможенных постов в выходные дни, поскольку простои транспортных средств в праздники и выходные влияют на эффективность перевозок и создают дополнительные проблемы.

На состоявшемся после конференции собрании перевозчиков округа были заслушаны отчеты Ю. Калиновского о работе филиала и Ю. Ступака о работе регионального Совета и Правления в 2009 г. Было принято решение рекомендовать в члены АСМАП 2 компании округа.

Хотя перевозчиками работа филиала в 2009 г. была признана удовлетворительной, А. Курушин в своем заключительном слове сообщил, что работу филиала нельзя высоко оценить из-за многочисленных недоработок по защите интересов перевозчиков округа.

Также генеральный директор АСМАП обратил внимание, что на собрании присутствует менее половины перевозчиков округа, то есть члены АСМАП не используют в полной мере уникальную возможность лично обратиться к представителям компетентных органов и Администрации АСМАП, чтобы обозначить существующие проблемы и выработать совместные подходы к их решению. «Ассоциация проводит колоссальную работу, и ваша активная позиция поможет вашему же бизнесу», – сказал он.

По результатам проведенных мероприятий были выработаны совместные решения, которые позволят плодотворнее решать задачи, стоящие перед перевозчиками округа и всей России.



Заместителем генерального директора АСМАП назначен О. Старовойтов



Олег Игоревич Старовойтов родился 20 января 1954 г. в г. Анива Сахалинской области.

В 1979 г. окончил Брянский технологический институт, получив специальность «инженер-механик».

Трудовую деятельность Олег Игоревич начал в должности мастера на Брянском заводе дорожных машин. В 1981 г. был принят на должность старшего инженера Брянского транспортного управления и вскоре был назначен заместителем начальника отдела. В 1985 г. О. Старовойтов стал заместителем начальника Брянского производственного объединения пассажирских автовокзалов и автостанций, а в 1991 г. – главным технологом пассажирской службы, а затем директором комплекса организации пассажирских перевозок «Брянскавтотранс». В 1997 г. Олег Игоревич назначен заместителем начальника, а затем начальником управления Брянского «Управления пассажирского транспорта».

В 2003 г. О. Старовойтов переведен на работу в Москву на должность заместителя начальника управления автомобильного и электрического пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ. В 2006 г. Олег Игоревич стал директором департамента, который в настоящее время

называется департаментом государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

12 апреля 2010 г. Олег Игоревич Старовойтов назначен заместителем генерального директора Ассоциации международных автомобильных перевозчиков.

Награды:

- Почетная грамота Министерства автомобильного транспорта Российской Федерации в честь 100-летия автомобильного транспорта России;
- Нагрудный знак «Почетный автотранспортник Российской Федерации»;
- Медаль «В память 300-летия Санкт-Петербурга»;
- Знак «Почетный работник транспорта России»;
- Почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации»;
- Нагрудный знак «В память 200-летия Управления водяными и сухопутными сообщениями»;
- Почетная грамота Министерства транспорта Российской Федерации.

Стабильная нестабильность

Особая экономическая зона. Такой статус имеет Калининградская область, российский анклав у берегов Балтики, Янтарный край... Экономика региона и в самом деле имеет немало особенностей. Может быть, именно поэтому мировой финансовый кризис ударил по ней особенно сильно.

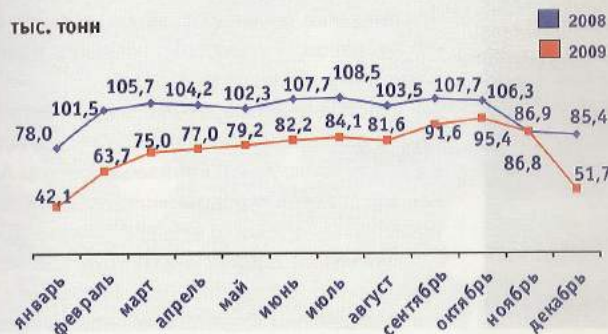


Текст и фото А. Камчатова

На конференции АСМАП 4 марта в докладе заместителя генерального директора Е. Судакова на тему «Состояние, проблемы и перспективы развития рынка международных автомобильных перевозок в Калининградской области» прозвучала невеселая статистика. Объем международных автомобильных перевозок в регионе снизился больше, чем в целом по стране, и здесь, к сожалению, в отличие от «материковой» России, не наблюдается тенденции постепенного улучшения ситуации.

Но для того чтобы более четко обрисовать ситуацию, складывающуюся на рынке международных автоперевозок в Калининградской области, придется нарушить хронологию событий. Прежде чем рассказать о предпринимаемых для преодоления сложностей мерах, о которых говорили в своих выступлениях участники конференции, мы приведем факты, прозвучавшие на собрании членов АСМАП в отчетах руководителя филиала АСМАП А. Егорова, председателя регионального Совета Л. Степанюка и члена Правления АСМАП Е. Попова.

Объемы перевозок грузов автомобильным транспортом между Калининградской областью и зарубежными странами



Школа выживания

Фрахтовые ставки в области за кризисный год упали в среднем на 25–35%. Объемы автоперевозок сократились по экспорту на 60%, по импорту на 40%. За 10 месяцев 2009 г. количество подвижного состава на предприятиях членов АСМАП сократилось на 530 единиц, что повлекло за собой сокращение более 1500 рабочих мест. Больше половины автотранспортных средств простаивает, лизинг оплачивать нечем, потому что существующие тарифы на перевозку не покрывают затрат, предприятия разоряются и прекращают работу.

Транспортный налог в регионе увеличен до максимума, 85 руб. за 1 л.с., хотя автопоезда международных автоперевозчиков по территории области в среднем проходят всего 6–7% от общей протяженности маршрута.

Несмотря на существенный спад объемов перевозок, на погранпереходах все равно периодически скапливаются очереди. К тому же, согласно концепции переноса таможенного

До 2008 г. по индексу роста промышленного производства Калининградская область входила в число лидеров среди регионов России.

Однако, невзирая на статус Особой зоны, с наступлением кризиса ее геополитические преимущества сnivelировались, а недостатки обострились. Так, например, еще совсем недавно в области выпускали около 80% всех российских телевизоров. Но после отмены таможенных пошлин на ввоз в Россию их комплектующих производство электронной техники упало до 20%. А еще калининградские предприятия поставляли на широкий российский рынок холодильники нескольких европейских брендов, но из-за девальвации рубля их сборка стала нерентабельной. Автозаводы тоже встали. Но не только падение спроса остановило калининградские предприятия: себестоимость произведенной в анклавной продукции процентов на 30 выше за счет транспортной составляющей, которой нет у производителей из других российских регионов. На начало марта в регионе зарегистрировано 18 тыс. безработных.



оформления в приграничные зоны, международные пункты пропуска закрываются.

За последнее время усложнились оформительские процедуры по декларированию грузов, возросли тарифы на брокерское обслуживание, переработку грузов, увеличилась плата за стоянку автомобилей на СВХ.

Кроме того, ФТС периодически проводит на МАПП разного рода акции: по стопроцентному досмотру мебели, одежды и т.п., что опять же увеличивает простои при пересечении границ. Время от времени спускаются всевозможные планы – по нарушениям, по предварительному информированию, по товарным номенклатурам... Обилие указов, приказов, инструкций, которые выходят с неизменной формулировкой «В целях упрощения таможенных процедур» на самом деле этому самому упрощению только мешает.

Остро стоит проблема оформления виз для водителей. По информации Л. Степанюка, в литовском и польском консульствах из 20 запрашиваемых шенгенских виз выдаются 8 полугодовых и годовых со сроками пребывания по 90–180 дней, остальные – короткие разовые со сроками пребывания 5–15 дней. В среднем приходится подавать на каждого водителя запрос на визу по 2–3 раза в год.

В итоге простои увеличиваются, затраты растут, а ситуация, и без того кризисная, все время усложняется.

Словом, положение международных перевозчиков Калининградской области можно охарактеризовать как критическое.

О настоящем и будущем

Министр развития инфраструктуры Правительства Калининградской области А. Рольбинов выступил на конференции с докладом о перспективах развития дорожной сети региона и планах по ремонту существующих дорог. Его сообщение



вызвало множество вопросов, и в итоге по предложению руководителя филиала АСМАП А. Егорова было принято решение аккумулировать все пожелания перевозчиков в одном документе и направить от имени АСМАП в Правительство области официальное письмо. А. Рольбинов пообещал дать ряд поручений по запросам членов АСМАП в части организации дорожного движения.

Доклад заместителя руководителя Калининградского территориального управления Росграницы А. Кошлина был посвящен планам обустройства и развития погранпереходов. Росграница – орган, созданный для обустройства, содержания и развития объектов Государственной границы РФ, и у АСМАП с самого начала складывается с этим Федеральным агентством плодотворное сотрудничество. А. Кошлин сообщил, что при КТУ Росграницы создан Общественный совет, в который вошли представители организаций, имеющих отношение к пересечению Государственной границы РФ и перемещению через нее грузов и товаров. Руководитель филиала АСМАП по КО А. Егоров возглавляет комиссию по осуществлению

мониторинга и анализа эффективности деятельности АПП, и А. Кошлин поблагодарил его за разработку конкретных предложений по улучшению их работы. Так, например, в декабре своевременное введение усиленного режима работы на АПП «Чернышевское» позволило избежать возникновения очередей и других проблем.

Участники конференции смогли задать вопросы, высказать пожелания и обсудить возможности для улучшения организации работы АПП. А. Кошлин заверил перевозчиков, что приложит все усилия для внесения их в план и смету на 2010 г.

Начальник Управления государственного автомобильного надзора по Калининградской области Л. Фазилова подготовила свое выступление по итогам состоявшегося накануне расширенного заседания Коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

«Оказывается, мы с командой плохо работаем – слишком мягко», – заявила Л. Фазилова. Дело в том, что УГАДН и АСМАП в Калининградской области сумели наладить работу таким образом, что за прошлый год не было ни одного случая остановки допуска предприятий к международным перевозкам. Здесь предпринимаются превентивные меры, с руководителями предприятий ведется систематическая разъяснительная работа. УГАДН регулярно информирует АСМАП о совершенных нарушениях, а АСМАП, в свою очередь, еженедельно представляет в УГАДН доклад о принятых мерах с представлением подтверждающих документов.

Тем не менее, в случае допущения неоднократных нарушений (а это означает более 1 раза) виновники должны быть наказаны. «На рынке должны оставаться только добросовестные перевозчики», – подчеркнула начальник УГАДН. Она проинформировала участников конференции о предстоящих изменениях в организации государственного контроля и надзора, направленных на повышение уровня ответственности перевозчиков, а также безопасности и качества перевозок.

На основных магистралях вскоре будут установлены датчики, считывающие весогабаритные параметры автомобиля и нагрузку на ось, в Калининградской области таких будет 8. «Если вы заранее знаете, что превышены осевые нагрузки или есть другие нарушения – сразу оформляйте спецразрешение! – обратилась к перевозчикам Любовь Владимировна. – Давайте не подводить друг друга».

Представители Калининградской областной таможни С. Сушко и Е. Пыжова проинформировали собравшихся о практике применения предварительного электронного информирования и некоторых изменениях в таможенном законодательстве, обратив особое внимание перевозчиков на необходимость контроля за правильным оформлением документации. В частности, Е.





Пыжова напомнила, что ответственность за завершение таможенного режима возложена на перевозчика, и отметила, что с начала 2010 г. уже появились 20 неподтвержденных партий товаров. Она обратилась к перевозчикам с просьбой провести инструктаж менеджеров и водителей на предприятиях во избежание возбуждения дел об административном правонарушении по ст. 16.19. Случается, что при доставке нескольких товарных партий одним транспортным средством водитель предъявляет только одну CMR'ку, но при отсутствии отметок на всех документах перевозка не может считаться завершенной.

Перед участниками конференции выступил руководитель TSW-Pol В. Акушевич с информацией о работе отделения фирмы в Безледах и призвал перевозчиков активнее пользоваться услугами дочерней организации АСМАП.

Сделать хобби бизнесом

На собрании членов АСМАП Калининградской области был заслушан отчет о работе филиала АСМАП по КО. С докладом выступил руководитель филиала А. Егоров. Он рассказал о разработанном для решения возникающих в деятельности перевозчиков проблем алгоритме действий. Сотрудники АСМАП и члены регионального Совета стремятся максимально упростить

деятельность перевозчиков, снизить себестоимость и повысить производительность труда. Это позволит предприятиям выжить, сохранить рабочие места, снизить социальную напряженность, обеспечить собираемость налогов. «Сейчас рентабельность работы наших предприятий настолько низкая, что ее можно считать хобби. Наша задача – сделать ее бизнесом, то есть чтобы прибыль приносила», – невесело пошутил А. Егоров.

Работа филиала получила высокую оценку перевозчиков и единогласно признана удовлетворительной. Г. Туркота, директор ООО «Балткарго», заслужил аплодисменты, выразив в своем выступлении благодарность Администрации АСМАП за создание механизма защиты интересов перевозчиков. «АСМАП – наше сердце, которое работает на полную мощь».

Работа регионального Совета в 2009 г. признана удовлетворительной, так же как и деятельность члена Правления АСМАП от Калининградской области Е. Попова.

Процедура рассмотрения кандидатов на вступление в члены АСМАП вызвала бурную дискуссию, однако большинством голосов было принято решение рекомендовать 18 автопредприятий для приема в действительные члены АСМАП и 1 организацию для приема в ассоциированные члены АСМАП.

Лед тронулся

Полтора месяца спустя из Калининграда пришла добрая весть о том, что 20 апреля наконец-то состоялась встреча руководителя филиала АСМАП А. Егорова и члена Правления АСМАП Е. Попова с губернатором Калининградской области Г. Боосом.

Губернатору были представлены на рассмотрение три блока вопросов, касающихся транспортного налога, таможенного и транспортного законодательства. Г. Боос предметно ознакомился с положением дел, назначил ответственных и сроки исполнения поручений.

Два дня спустя, 22 апреля, руководству комиссии ФТС РФ, прибывшей в Калининградскую область по просьбе Г. Бооса, министром экономики Правительства Калининградской области были представлены предложения филиала по таможенным вопросам для включения в обобщенный доклад руководителю ФТС РФ.

Предложения АСМАП по снижению ставки транспортного налога на отдельные категории транспортных средств проходят согласование в министерствах Правительства Калининградской области.

Лед тронулся. И перевозчики Янтарного края очень надеются, что власти анклава не просто прислушались к их мнению, но и предпримут реальные меры для улучшения ситуации в отрасли.

Сила взаимодействия

Ситуация на рынке международных автомобильных перевозок Северо-Западного федерального округа определяется прежде всего близостью к европейским странам. Кризис изменил ее довольно существенно, однако положительные тенденции уже налицо, а накопившиеся проблемы АСМАП и перевозчики округа решают сообща.



Текст и фото В. Романова

В марте 2010 г. на заседании регионального Совета и на региональном собрании членов АСМАП в СЗФО перевозчики обсудили волнующие их вопросы ведения бизнеса.

О процедуре МДП и как без нее жить

Если компания не осуществляет международные автоперевозки, но платит членские взносы, должна ли она оставаться в Ассоциации? Этот вопрос актуален не только для СЗФО, однако впервые он был поставлен именно здесь – на заседании регионального Совета заместителем

руководителя филиала АСМАП в СЗФО К. Шаршаковым. Возникла острая полемика. В списке на исключение из АСМАП – 13 компаний округа. С одной стороны, предприятия оплачивают членские взносы и не создают коллегам по бизнесу конкуренции. С другой – зачем предприятию оставаться в АСМАП, если оно не имеет допуска и не работает на рынке международных автоперевозок?

Генеральный директор более 5 лет не работающей на рынке международных перевозок «Невско-Балтийской транспортной компании» В. Волков привел следующие доводы: «Думаю, что ни у кого не возникает сомнений, что отнюдь не все претензии таможенных органов абсолютно объективны, однако суд признал их правоту, и



наше предприятие было лишено допуска к процедуре МДП. Почему я не выхожу из АСМАП? Да потому, что сейчас пока нет экономической возможности перевести подвижной состав в готовую компанию — действительный член АСМАП, однако я планирую возобновить международные автоперевозки и хочу иметь возможность маневра, поскольку живу не одним днем». Член Правления АСМАП Р. Сулейманов выразил уверенность, что отнюдь не все преследуют такие цели: «Вопрос крайне принципиальный. Когда лишают допуска к процедуре МДП, де-факто это запрет на деятельность. Я понимаю, что многие такие компании хотят заниматься международными перевозками и впредь, надо это приветствовать и помогать». Но все-таки срок должен быть как-то ограничен». С ним согласился член Правления В. Лазарян: «Сколько лет можно держать компанию в резерве? Нужно точно определить, сколько лет предприятие, прекратившее международные автоперевозки, может быть членом АСМАП». К. Шаршаков добавил, что некоторые такие компании вообще невозможно найти — телефон молчит, ответы на запросы не приходят. Генеральный директор АСМАП А. Курушин отметил: «Я получил исчерпывающий ответ, зачем «Невско-Балтийской транспортной компании» оставаться в АСМАП — для перспективы осуществления международных перевозок. И с каждым таким предприятием надо разбираться индивидуально. Если оно обанкротилось, конечно, надо исключать, но если компания «живая», следует выяснить, по какой причине она не выходит из Ассоциации».

В результате дискуссии было решено рекомендовать Общему собранию внести в подставные документы АСМАП норму о допустимом сроке членства в Ассоциации для предприятий, долгое время не осуществляющих международные перевозки и не имеющих допуска к ним.

Как бороться с «экономическим хамством»

В 2009 г. объемы грузов, перевезенных через Государственную границу в пределах Северо-Западного федерального округа, сократились на 28,7%, подвижной состав практически не обновлялся, некоторые предприятия возвращали лизинговые автомобили в связи с переходом на длительную внутрироссийскую работу, из-за чего утрачивали доступ к системе МДП.

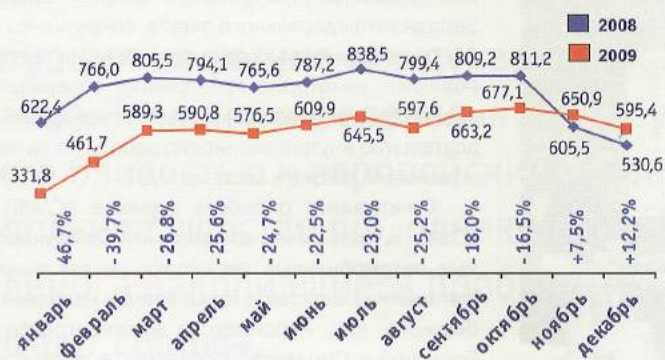
Отчитываясь о работе филиала АСМАП в СЗФО, К. Шаршаков отметил, что международные автомобильные перевозки не так важны для местных властей с точки зрения наполнения бюджета, как, например, в Калининградской, Брянской и Смоленской областях, а потому наладить взаимопонимание достаточно сложно. Однако диалог с представителями органов власти постоянно ведется, и результаты не заставляют себя ждать. Так, в Санкт-Петербурге для предприятий, осуществляющих международные перевозки, в 2009 г. применялась дифференцированная понижающая ставка транспортного налога начиная от 25 руб./л.с. Взаимодействие по актуальным вопросам автоперевозчиков приобрело постоянный характер в виде Совета по транспортно-транзитной политике при губернаторе Санкт-Петербурга, в состав которого входит руководитель филиала В. Вельсман.

По инициативе филиала и членов Правления АСМАП от СЗФО, при активной поддержке Администрации АСМАП в 2009 г. удалось сохранить на территории России льготу по перевозке грузов общей массой до 42 т со стороны Финляндии без спецразрешений на тяжеловесные грузы.

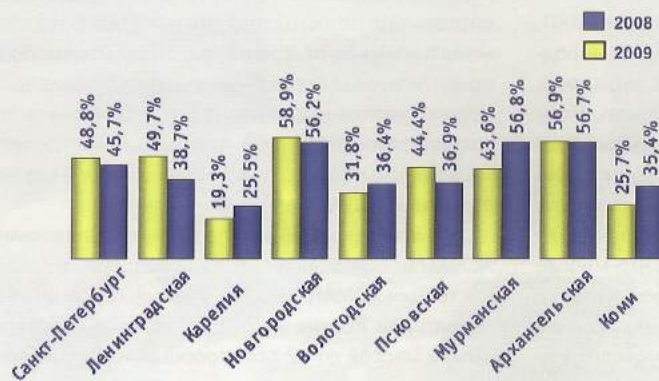
Наибольшее количество проблем возникло у перевозчиков округа при пересечении границы в зоне действия Выборгской таможни: к представителю филиала поступило 87 обращений за помощью в урегулировании вопросов



Объемы перевозок грузов автомобильным транспортом между Северо-Западным ФО и зарубежными странами



Доля российских перевозчиков на рынке международных автомобильных перевозок по субъектам Северо-Западного ФО



таможенного оформления, СВХ и весового контроля. Конфликтные ситуации складывались на передвижных постах взвешивания, для их разрешения организовывались рабочие совещания представителей Ространснадзора и дорожных служб региона с членами АСМАП.

К числу барьеров в ведении бизнеса перевозчики СЗФО относят бессмысленный сертификат МСТО и ждут от Министерства транспорта обещанной приостановки членства РФ в Конвенции МСТО.

На рынке международных перевозок СЗФО, как и по всей стране, с начала 2009 г. значительно снизились фрахтовые ставки, при этом в 2010 г., когда появилось достаточно заказов на перевозки, а конкуренции стало меньше в связи с уходом с рынка значительной части транспортных средств, ставки практически не растут. Почему? С призывом к перевозчикам выступил председатель регионального Совета И. Яшин. «В период кризиса, – сказал он, – Совет собирался ежемесячно, в тесной связи с Администрацией АСМАП

анализировалась складывающаяся на рынке ситуация, и на основании этого анализа вырабатывались рекомендации по ведению перевозочного бизнеса. В том числе мы неоднократно предлагали перевозчикам региона поддержать выработанную тарифную политику. Констатирую, что стабилизировать ставки не удалось, и сейчас мы работаем в условиях жесткой неорганизованной конкуренции. Думаю, меня поддержат единомышленники, что лучше поставить транспорт, который не может ездить рентабельно, на временный отстой, чем работать в убыток себе и бойкотировать мнение своих коллег, которые еще могут работать на приемлемом уровне рентабельности. Прошу вас проявить добрую волю и соблюдать разумную экономику дела».

Позже, на конференции, генеральный директор ЗАО «Норд» С. Кравченко еще раз поднял вопрос о демпинге, назвал его «экономическим хамством» и предложил Совету разработать механизм давления на коллег, которые не соблюдают определенный уровень ставок, вплоть до исключения из АСМАП. Такие кардинальные меры, конечно, приниматься не будут, но выступление Кравченко еще раз акцентировало важность вопроса недобросовестной конкуренции.

Собрание перевозчиков признало работу филиала АСМАП, регионального Совета и членов Правления АСМАП от СЗФО удовлетворительной. Было принято решение рекомендовать в действительные члены Ассоциации 33 компании. Руководитель филиала В. Вельсман представил для избрания в состав Правления АСМАП кандидатуру А. Строганова, генерального дирек-



тора псковского предприятия ООО «Виктория-С»: «Это очень грамотный человек, много лет проработавший в отрасли, достойный представлять и Псковскую область, и отрасль в целом в Правлении АСМАП».

Достижения и несовершенства

В рамках ежегодных мероприятий АСМАП в СЗФО также состоялись конференция и выставка «АСМАП-Нева-Трак-2010». Традиционно компании-производители товаров и услуг для транспортного комплекса выразили интерес к участию в экспозиционно-тематических мероприятиях АСМАП, и в этом году свои стенды на выставке развернули четыре новых экспонента.

Конференцию «Состояние, проблемы и перспективы развития рынка международных автомобильных перевозок в Северо-Западном федеральном округе» открыл генеральный директор АСМАП А. Курушин с докладом о состоянии рынка международных автомобильных перевозок в Северо-западном федеральном округе.

В частности, он отметил, что основное количество как транспортных средств, так и компаний сосредоточено в Санкт-Петербурге, Ленинградской и Псковской областях – на их долю приходится более 92% общего числа организаций округа. Если сопоставить численность парка и доли рынка, то обращает на себя внимание определенная диспропорция по Карелии (ее доля на рынке международных перевозок округа составляет 15,6%, а численность транспортных средств – менее 2%), что говорит о целесообразности наращивания парка и развития бизнеса в этом



грузообразующем регионе. Если тенденция прироста доли российских перевозчиков в Карелии сохранится, они постепенно смогут «потеснить» финские лесовозы.

Общее снижение объемов международных автомобильных перевозок в СЗФО составило 1,9 млн т (21,8%). А. Курушин отметил, что во второй половине 2009 г. темпы снижения объемов перевозок могли бы быть значительно ниже, так как в это время реально начали активизироваться грузопотоки. Однако этого не произошло из-за резкого падения средних фрахтовых ставок. В таких условиях большинство перевозчиков предпочли простои автомобилей своего парка, а не убыточным перевозкам. «Что радует – вы действительно не пускаете на свой рынок перевозчиков третьих стран – у вас их вдвое меньше, чем в целом по России», – обращаясь к собравшимся, отметил генеральный директор АСМАП.

В 2009 г. и в первые месяцы 2010 г., несмотря на общий спад в перевозках, случались очереди на АПП «Ивангород». Водители простаивали в ожидании оформления на границе по двое, а иногда и более суток. Первые числа февраля 2010 г. «ознаменовались» появлением очередей и на АПП «Торфяновка». «Для органов Ространснадзора ясно, что основная причина очередей на АПП не в количестве государственных контрольных органов, а в недостаточном оснащении пунктов пропуска и несовершенстве технологии контроля», – сказал в своем выступлении заместитель главного государственного инспектора Северо-западного межрегионального УГАДН В. Борщев. – Показательный пример: на легковом направлении проблемы очередей и многочасовых простоев также носят системный, хронический характер, хотя перечень и сложность контрольных действий таможни здесь существенно меньше, чем на грузовом направлении».

Также он сообщил, что в 2009 г. при транс-





портном контроле по Северо-Западному федеральному округу было выявлено 30 тыс. нарушений, причем преобладают нарушения режима труда и отдыха водителей. Что же касается нарушений весовых параметров и трудностей перевозок тяжеловесных грузов, многие проблемы здесь связаны с несовершенством нормативно-правовой базы, и их преодоление – в компетенции Минтранса.

По словам В. Борщева, подготовлен проект дополнений в КоАП, которым предусматривается наложение административных штрафов за нарушения порядка перевозок тяжеловесных и крупногабаритных грузов на должностных лиц не только автопредприятий, но и грузоотправителей.

За прошлый год в целом по округу приостанавливалось действие удостоверений допуска у 35 международных автоперевозчиков, аннулированы 20 удостоверений допуска. «Со своей стороны могу гарантировать, – добавил В. Борщев, – что в управлениях Госавтодорнадзора

при принятии соответствующих решений был и будет применяться дифференцированный подход в зависимости от количества и тяжести правонарушений, а также от стажа работы на международных перевозках и числа автомобилей в фирме. Более того, мы планируем организовать взаимодействие с АСМАП в этом направлении и согласовывать наши действия».

Проблемные вопросы

Выступая на конференции, начальник отдела таможенных процедур и таможенного контроля Выборгской таможни С. Сенько отметил две проблемы во взаимодействии с автомобильными перевозчиками. Одна – таможенные досмотры товаров и транспортных средств в пунктах пропуска, вторая – предоставление перевозчиком недостоверных сведений о перемещаемых товарах. По первой проблеме он сообщил, что при решении осуществить досмотр таможенные органы обязаны направить уведомления перевозчикам и лицам, обладающим полномочиями в отношении товаров, однако они не располагают в полном объеме информацией об импортере товаров, и это может привести к необоснованным задержкам по направлению уведомлений. Решение проблемы С. Сенько видит в оперативном предоставлении перевозчиком информации об импортере.

По второй проблеме он отметил, что в 2009 г. вынесено 296 определений об административных правонарушениях, из них почти половина – на основании недостоверных сведений о весе перемещаемого товара и порожних транспортных средств. Что ж, как справедливо сказал член Правления АСМАП Р. Сулейманов, «проблем у нас много, но Проблема с большой буквы одна – ч. 3 ст. 16.1 КоАП в части предоставления достоверной информации по весу товара». На многочисленные вопросы перевозчиков о превышающей все допустимые пределы погрешности весов, о различных показаниях весов при взвешивании одного и того же транспортного средства С. Сенько сослался на конструктивные особенности весов и предложил письменно обращаться к руководству таможни с описанием конкретной проблемы. Несколько перевозчиков подняли вопрос о Выборгском суде, который ни разу не вынес решения в пользу транспортных предприятий. Перевозчики посчитали такой подход предвзятым. «Я готов принять это к сведению и доложить руководству, – ответил С. Сенько. – Каждый конкретный случай мы будем рассматривать отдельно».

Еще один вопрос, который волнует перевозчиков, – это изъятие допуска к процедуре МДП. Как пояснил А. Курушин, Ассоциации удалось помочь многим перевозчикам, которые вовремя

Соотношение объемов перевозок импортных и экспортных грузов на рынке международных автомобильных перевозок





обратились в АСМАП и предоставили исчерпывающий перечень необходимых документов по всем имеющимся нарушениям. Но всех отстоять невозможно: Ассоциация не может отступать от действующей нормативной правовой базы, и при доказанных неоднократных нарушениях таможенные органы вправе изъять у перевозчика допуск.

«Никогда Администрация не работала так интенсивно, как в прошедшем году, – добавил генеральный директор, – решены или находятся в стадии решения труднейшие вопросы». Он перечислил только некоторые из них. Например, президенты трех ассоциаций (БАМАП, КАЗАТО, АСМАП) подготовили обращение к своим правительствам, и только благодаря этому в таможенный кодекс Таможенного союза внесено множество поправок, осваивается трудное турецкое направление, введены экономичные 4-листовые

пилотные книжки МДП, предпринимаются действия по отмене МСТО и другие важные шаги. Ассоциацией ведется колоссальная работа по защите интересов перевозчиков.

Заместитель руководителя департамента нормативно-правовой деятельности АСМАП А. Жигулин сообщил, в частности, что сейчас выигрывается около 95% исков в арбитражных судах по проблеме признания незаконными и отмене постановлений таможен о привлечении перевозчиков к ответственности по ч.3 ст. 16.1 КоАП РФ «Сообщение таможенному органу недостоверных сведений о количестве грузовых мест, об их маркировке, о наименовании, весе и (или) об объеме товаров...». Кроме того, он акцентировал внимание перевозчиков на том, что в настоящее время готовится таможенный кодекс Таможенного союза и закон «О таможенном регулировании». «В эти документы Ассоциации удалось внести ряд поправок, учитывающих интересы российских перевозчиков, – сказал А. Жигулин. – После принятия Таможенного кодекса Таможенного союза планируется внесение изменений в ч. 3 ст. 16.1 КоАП РФ. Но для того, чтобы обосновать свою позицию, нам необходима серьезная статистика, которую мы можем получить только от вас. Обращайтесь в АСМАП с возникшими проблемами, проявляйте активность, и вместе мы быстрее добьемся положительных результатов».

В рамках мероприятий АСМАП произошло приятное событие. За многолетний добросовестный труд в развитии международных автомобильных перевозок России руководителю филиала АСМАП в СЗФО В. Вельсману был вручен Юбилейный нагрудный знак «В память 200-летия Управления водяными и сухопутными сообщениями».



Смотреть в будущее с ОПТИМИЗМОМ

Кризис миновал, жизнь постепенно налаживается. Правда, уровень фрахтовых ставок пока вынуждает многие компании работать едва ли не в убыток. Как повысить рентабельность перевозок, увеличить доходность предприятий? Эти и другие проблемы, неизбежно возникающие в работе международных перевозчиков, обсуждались на конференции и собрании членов АСМАП Центрального Федерального округа.



Текст и фото А. Камчатова

Он самый большой. В ЦФО зарегистрировано 888 действительных членов АСМАП с суммарным парком подвижного состава почти 14 тыс. единиц. Как говорится, первый среди равных: хотя на долю Центрального и Северо-Западного округов, включая Калининградскую область, приходится в общей сложности порядка 80% объема рынка перевозок грузов, ЦФО все же лидирует – перевозчики округа обслуживают 54% рынка.

Но и пострадал от кризиса он тоже больше других. Темпы падения объемов перевозок в 2009 г. на рынке округа были существенно выше средних по России. В первом полугодии снижение составило 32,4%. К концу года ситуация улучшилась, и в 4 квартале достигнут рост 6,2%, но это по сравнению с аналогичным периодом 2008-го, когда уже

начались кризисные явления. Численность подвижного состава на предприятиях ЦФО снизилась на 11,2% – несколько больше, чем в среднем по России. Основной причиной уменьшения парка транспортных средств стал вывод из эксплуатации арендованных автомобилей, но именно Совет ЦФО активно настаивал на ужесточении финансовых требований к держателям книжек МДП по арендованным транспортным средствам. Второй причиной стала частичная переориентация перевозок с международных направлений на внутренний рынок, и существенным фактором оказался вынужденный возврат транспортных средств из-за проблем с выплатой лизинговых платежей.

По основным показателям 2009 г. рынок международных автомобильных перевозок стал соответствовать уровню 2004 г.

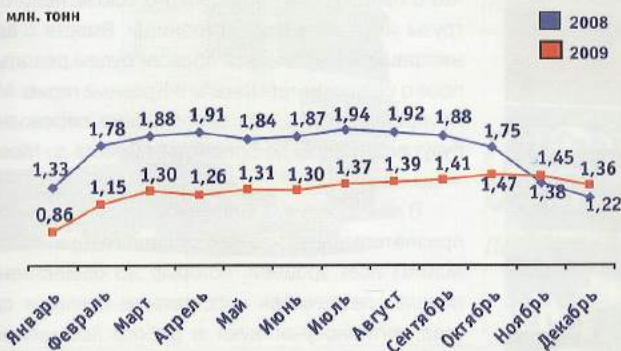


Позвони мне, позвони

Проблемы, или барьеры, на пути развития международных перевозок – как головы у сказочного Змея Горыныча: одну отрубишь, тут же другая вырастает. Не успели перевозчики оправиться от негативных последствий финансового кризиса, как подспела концепция переноса таможенного контроля в приграничные районы. А в придачу к ней – концепция оптимизации структуры и местонахождения таможенных органов Центрального таможенного управления, расположенных в Москве и в Московской области.

В Подмоскovie функционируют 3 таможни и 46 таможенных постов. При том что поток грузов сократился на 30%, в Зеленоградской таможне, к зоне деятельности которой отошли регионы, относившиеся ранее к Московской северной, Московской западной и Подольской таможням, на подъезде к таможенным постам под угрозой нарушения срока доставки простаивают около тысячи грузовых автопоездов.

Объемы перевозок грузов автомобильным транспортом между Центральным ФО и зарубежными странами



Начальник отдела контроля за таможенным транзитом ЦТУ И. Демидов сообщил перевозчикам о мерах, предпринимаемых для исправления ситуации и перераспределения товаропотока, но предупредил, что с 1 апреля прекращают свою деятельность еще 5 постов Зеленоградской таможни. Однако, несмотря на попытки таможенников перенаправлять транспортные средства в иные места доставки, перевозчики с постоянством, достойным лучшего применения, даже заранее зная о неблагоприятной обстановке, продолжают заключать договоры перевозок с указанием прежних реквизитов мест доставки.

И. Демидов сообщил, что всем таможенным управлениям даны рекомендации не заводить дел о нарушении сроков доставки в случае опоздания из-за невозможности въезда на таможенные посты и, отвечая на многочисленные вопросы участников конференции, предложил при возникновении проблем звонить ему напрямую и продиктовал номер телефона¹.

Заместитель начальника УГАДН по Московской области А. Рощин сообщил, что в 2009 г. количество нарушений по ст. 11.23 КоАП (нарушение водителями транспортного средства, осуществляющими международную автомобильную перевозку, режима труда и отдыха) по сравнению с 2008 г. уменьшилось на 11% и составило 71% от общего числа нарушений. При этом с учетом сложной финансово-экономической ситуации мер пресечения в виде приостановления действия удостоверения допуска к международным автомобильным перевозкам не применялось. А. Рощин также сообщил свой номер телефона² и поблагодарил автоперевозчиков за их усилия по снижению числа нарушений, а председатель совета перевозчиков Московской области В. Загорский в своем ответном выступлении выразил благодарность УГАДН за совместную работу и понимание. Кстати, для упрощения взаимодействия и оперативного информирования перевозчиков Управлением государственного автодорожного надзора по Московской области ФСНТ создан Интернет-сайт: www.ugadn50.ru.

В. Гатаулин, руководитель ЦТУ Росграницы по Московской области рассказал о целях и задачах недавно созданного нового органа Федеральной исполнительной власти и о том, как после переноса контрольных процедур на внешнюю границу союзного государства России и Беларуси будут использоваться основные фонды (стоянки, терминалы, пункты приема уведомлений и пр.).

Как всегда, большой интерес вызвало выступление А. Жигулина, заместителя руководителя

¹ Начальник отдела контроля за таможенным транзитом ЦТУ И. Демидов 8-499-265-92-54

² Заместитель начальника УГАДН по Московской области А. Рощин 8-495-791-97-07

Соотношение объемов перевозок импортных и экспортных грузов на рынке международных автомобильных перевозок



департамента нормативно-правовой деятельности АСМАП. Он призвал перевозчиков обращаться в АСМАП за помощью своевременно, а не тогда, когда все суды уже проиграны, — в этом случае действия по защите их прав и интересов будут куда более эффективными.

А. Жигулин напомнил, что 1 июля вступит в действие таможенный кодекс Таможенного союза — документ революционный, имеющий совершенно иную концепцию, и АСМАП вскоре начнет проводить обучение перевозчиков во всех Федеральных округах.

Слово и дело

На региональном собрании членов АСМАП в Центральном федеральном округе с отчетом о работе представительства АСМАП в ЦФО выступил его руководитель С. Бакицкий. Он сообщил, что в течение отчетного периода к сотрудникам представительства и представителям АСМАП в регионах постоянно поступали обращения перевозчиков об оказании консультативной и практической помощи. Только по смоленским ППУ было более 160

случаев обращений по поводу задержки АТС, к представителю в Бресте обратилось 188 автоперевозчиков за консультацией по вопросам организации проезда тяжеловесных и крупногабаритных ТС, порядка фитосанитарного контроля, разрешительной системы, процедуры МДП, порядка оформления документов при замене транспортных средств, подтверждения законности получения книжек МДП, снятия перевозчиков с контроля таможенными органами, порядка подтверждения вывоза товаров через территорию Беларуси, возврата задержанных товаров, порядка реэкспорта и др.

В качестве примера оказания эффективной помощи перевозчикам С. Бакицкий рассказал о решении проблемы взимания платежей за навязанные услуги ООО «Альфа-транс». После выезда для предметного изучения ситуации на ППУ «Красное» перевозчикам были даны рекомендации, как избегать необоснованных платежей. Главный совет — не принимать к отчету от водителей квитанции «Альфа-транс». Такие брокерские конторы будут существовать до тех пор, пока мы будем им платить. При этом в системе предварительного информирования таможенных органов ЕС о перевозках товаров с использованием процедуры МДП во всей России зарегистрировался только 221 перевозчик, остальные пользуются услугами брокеров.

С отчетом о работе регионального Совета АСМАП в ЦФО выступил его председатель В. Алексеев, а о деятельности Правления АСМАП доложил В. Юделевич. Работа представительства, регионального Совета и члена Правления АСМАП от ЦФО признана удовлетворительной.

Выступая в прениях, перевозчики обсудили целый ряд наиболее острых вопросов. Член Правления АСМАП А. Галаганов зачитал проект обращения по актуальным проблемам к Председателю Правительства РФ В. Путину, которое собравшиеся единодушно поддержали.

Президент АСМАП Е. Москвичев проинформировал перевозчиков о работе Администрации по решению насущных проблем и сформулировал перспективные направления деятельности на будущее: «Надо работать над созданием масштабного логистического подразделения. Мы понимаем, что с появлением Таможенного союза некоторые грузы уйдут на внешние границы. Вместе с администрацией Смоленской области будем решать вопрос о создании терминала в Красной горке. Можно предположить, что европейские перевозчики будут везти грузы до Бреста, а от Бреста до Москвы — мы с вами».

В заключение С. Бакицкий выразил глубокую признательность членам общественных советов АСМАП всех уровней, которые на общественных началах, затрачивая собственное время и средства, активно участвуют в работе Ассоциации и стремятся найти решение вопросов, важных для деятельности всех международных перевозчиков.





ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР DAF В РОССИИ



Новый DAF XF 105:

комфорт, мощь и эффективность

Компания «VH – DAF – MOSCOW N.V.» является дочерним предприятием бельгийского холдинга Turbo's Hoet Group, официального дилера грузовой техники DAF в России, Бельгии, Франции, Болгарии.

Мы предлагаем собственные лизинговые программы для международных перевозчиков, работающих по №147 постановлению Правительства РФ.



**Грузовой автомобиль DAF:
Создан, чтобы приносить прибыль!**

Подробнее можно узнать по телефону ООО «Стройавтоматика» +7 (495) 276-07-00

Вместе для России

www.vh-daf.ru

Работа не для «галочки»

В 2009 г. омское ООО «Инвестхимпром» получило престижную награду Международного союза автомобильного транспорта «Лучший перевозчик СНГ». О работе предприятия редакция «МАП» попросила рассказать управляющего директора предприятия В. Колосова.



Текст В. Романова

В 1992 г. руководство омской промышленной группы «Титан» решило осваивать новый вид деятельности – автоперевозки. Это направление возглавил Виктор Владимирович Колосов. В кратчайшие сроки был приобретен подвижной состав, начали осуществляться пассажирские и грузовые перевозки – как по России, так и в страны СНГ. Спустя два года группа компаний «Титан» стала действительным членом АСМАП.

В 1999 г. было принято решение о выделении этого направления в дочернюю компанию – так появилось ООО «Инвестхимпром», вступившее в АСМАП под новым брендом в 2001 г. К этому времени на территории предприятия уже работал топливозаправочный пункт из двух колонок для за-

правки собственного автотранспорта, а на трассе «Омск-Тюмень» открыта АЗС, торгующая тремя видами топлива – дизельным, газообразным и бензинами.

Сегодня «Инвестхимпром» осуществляет перевозки продукции ГК «Титан» и сторонних заказчиков внутри России, а также в европейские страны и Казахстан. В Голландию, Германию, Италию, Австрию его автопоезда возят техуглерод, лес, с обратной загрузкой доставляют сырье для своих, омских заводов. На балансе предприятия уже три многофункциональных автозаправочных комплекса, два участка по техобслуживанию автотехники – один для легковых автомобилей, другой – для грузовых. На грузовом участке предоставляются любые услуги по ремонту подвижного состава – от клейки тента полуприцепа



до ремонта ходовой части. На территории АЗС работает магазин, торгующий продовольствием и сопутствующими товарами. В начале 2000-х открыты две торговые точки по продаже запчастей для импортных тягачей и полуприцепов, причем товарный запас порядка 5-7 млн наименований всегда есть на складе.

Такая диверсификация деятельности помогла предприятию выстоять в кризис 2008-2009 гг. А годы эти были непростые. Из 100 единиц подвижного состава еще в первой половине 2008 г. десять эксплуатировались на международных перевозках, из них три пришлось продать. «Мы оказывали услуги по доставке автомобилей из Владивостока. Дороги там в ужасном состоянии: два рейса – и надо полностью менять покрышки и другие детали. Но даже при таком положении дел до кризиса перевозки были выгодны. А в 2009 г. два автовоза пришлось продать – этот вид бизнеса стал нерентабельным, – рассказывает В. Колосов. – Однако и в кризис перевозки у нас не убыточны. Благодаря налаженным связям с надежными по-

ставщиками при перевозке продукции ГК «Титан» удерживаем ставки на приемлемом уровне. Хотя экономика предприятия, конечно, оставляет желать лучшего: значительно снизилась выручка, остро встала проблема неплатежей и демпинга со стороны иностранных перевозчиков. Очень помогают сопутствующие направления деятельности – автозаправки, магазины, авторемонтные центры. По крайней мере, за счет этого удалось сохранить коллектив – 184 человека работают на совесть и своевременно получают зарплату».

Позиция сотрудничества

То, что В. Колосов входил в региональный Совет АСМАП в СФО и в 2009 г. стал его председателем, неудивительно. Этот человек «болеет» не только за свое предприятие, но и за всю отрасль.

Семь лет подряд директор УКЦ АСМАП в Омске А. Витушкин приглашает его вести занятия по теме «Практика международных автоперевозок». Виктор Владимирович берет с собой весь пакет транспортных документов – CMR, разрешения и т.д., показывает, как они выглядят, и подробно рассказывает, для чего и на каком этапе перевозки они нужны, какие проблемы могут возникать в пути и как грамотно действовать в различных ситуациях. Любой из слушателей, столкнувшись с той или иной конкретной проблемой, может позвонить В. Колосову на его контактный номер телефона и незамедлительно получить консультацию. Перевозчики и водители с удовольствием пользуются таким удобным «сервисом».

Транспортные компании получают помощь от председателя регионального Совета округа не только в виде консалтинга. На принадлежащих ГК «Титан» АЗС предприятия – действительные члены АСМАП, причем не только сибиряки, получают скидки 5-7% и при необходимости отсрочку платежа. «Ну кто, если не мы, поможет нашим перевоз-

Транспортная компания ООО «Инвестхимпром» работает на рынке транспортных услуг с 1994 г. Сфера деятельности – перевозки автотранспортом различных грузов, в том числе крупногабаритных и опасных, по России, странам СНГ и Западной Европы. Также предприятие является региональным дистрибьютером американского производителя масел и присадок для топлива «Prolong» и осуществляет деятельность в следующих направлениях:

- оптовая и розничная торговля автомобильными деталями, узлами, прочим оборудованием и аксессуарами для автотранспорта;
- оптовая и розничная торговля не-

фтепродуктами и прочими товарами на трех собственных АЗС;

- оказание услуг по техническому обслуживанию автотранспорта.

Деятельность компании неоднократно получала высокую оценку на различных выставках, форумах, отмечалась наградами. В октябре 2007 г. ООО «Инвестхимпром» стало лауреатом Национальной общественной премии транспортной отрасли России «Золотая колесница» в номинации «Лучшее российское региональное предприятие международных автомобильных перевозок».

В 2008 г. команда предприятия заняла 3 место в конкурсе профес-

сионального мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи 2008». По итогам 2009 г. ООО «Инвестхимпром» признано «Лучшим перевозчиком СНГ» с парком автомобилей до 10 единиц.

Руководитель ООО «Инвестхимпром» В. Колосов в 2003 г. за большие заслуги в развитии международных перевозок награжден золотым значком АСМАП, в 2004 г. – дипломом торгово-промышленной палаты РФ «За значительный вклад в развитие бизнеса в сфере международных перевозок». С 2005 г. В. Колосов является членом регионального Совета АСМАП в СФО, а с 2009 г. – его председателем.



чикам продвигаться на этом сложном рынке?» - такова позиция В. Колосова.

Исходя из этой позиции, Виктор Владимирович принимает участие во всех мероприятиях АСМАП, выступает с докладами на конференциях IRU, активно сотрудничает с Администрацией и филиалом АСМАП в СФО. Имея большой опыт перевозок в Казахстан, он собирал и высылал в АСМАП подробную информацию, позволившую при обращении в различные структуры по вопросу поборов на границе с Казахстаном оперировать реальными цифрами и фактами. «На АПП с казахской стороны выдают «бегуночек», где отмечены пять ведомств, которые должны проставить свои отметки, — пограничники, таможенники и др., — рассказывает В. Колосов. — Но даже при наличии всех правильно оформленных документов и при нормальном техническом состоянии автомобиль здесь может стоять сутками. Другие автомашины его просто объезжают. Приходит новая смена, водителю возвращают документы без какого-либо официального отказа, и так проходят дни. Как только даешь деньги (2-3 тыс. руб.) — пожалуйста, счастливого пути. Такая ситуация практически на всех границах с Казахстаном погранпереходах. Я считаю, что за это нужно взяться государству — проводить выездные комиссии, использовать скрытые камеры. Стоит один раз шороху навести, снять кого-то с должности — и никаких проблем не будет». Есть, конечно, надежда на Таможенный союз, но его реальные преимущества проявятся только после формирования единой таможенной территории, что произойдет в лучшем случае в июле 2011 г.

«Где тут логика?»

Сам по себе кризис — тяжелое испытание для предприятий. Но если его еще усугубляет рост

тарифов, работать становится еще сложнее. В омской области в этот трудный год вдвое увеличился транспортный налог, в десять раз выросла цена на техосмотр, подорожала электроэнергия, аренда земельного участка...

Не миновали «Инвестхимпром» и проблемы, связанные с ввозом техники по 147-му Постановлению. Всего было ввезено 3 автопоезда. Спустя несколько лет, как раз в разгар кризиса, при проведении плановой проверки омская таможня выявила нередкое в это время нарушение — перевозки внутри России. Предприятие выплатило все неустойки и штрафы и, в конечном итоге, вынуждено было произвести таможенную очистку тягачей. «Вроде государство сделало доброе дело, а многие предприятия по сей день судятся, иные и вообще уходят с рынка, не выдержав условий этого режима, — сетует В. Колосов. — При выведении в свободное обращение таможня не учитывает амортизационный износ техники, приходится выплачивать 15% от ее первоначальной стоимости. Где тут логика?» Ассоциация предпринимает серьезные усилия в этом направлении, но, к сожалению, пока эту проблему решить не удается.

Государство как будто специально ставит все новые и новые препоны. Согласно Федеральному закону № 207, с 1 октября 2009 г. обеспечение уплаты таможенных платежей при доставке таможенных грузов по процедуре внутреннего таможенного транзита возлагается на перевозчика. ООО «Инвестхимпром» столкнулось с этим нововведением при перевозке оборудования казахстанского предприятия. «Почему я, а не владелец оборудования теперь должен класть на депозит сумму таможенной пошлины за груз? — справедливо возмущается В. Колосов. — Раньше ответственность за такой платеж лежала на заказчике перевозки, и это логично: автоперевозчик лишь исполнитель и, в отличие от заказчика, не имеет прямого отношения к грузу».

Проблем, понятно, много. Чтобы улучшить экономику предприятия, приходится искать новые схемы работы, например, сейчас планируется его реструктуризация, с тем чтобы перейти с общего на упрощенный режим налогообложения.

Конечно, «Инвестхимпром» под руководством такого высокопрофессионального специалиста, как В. Колосов, справится с кризисом. Ведь именно в этот сложный период предприятие стало «Лучшим перевозчиком СНГ». Почему именно «Инвестхимпром»? «Наверное, потому, что видна работа моих сотрудников, которая характеризует и меня как руководителя». Она и сыграла решающую роль в выборе — ведь это работа не для «галочки».

Поздравляем!



ИСКУССТВО БЫТЬ ПРИБЫЛЬНЫМ



Представляем новый Volvo FM – грузовой автомобиль, который сделает Ваш бизнес рентабельнее и динамичнее. Он обеспечит надежность транспортировки Ваших грузов и непревзойденный комфорт для водителя. Этот автомобиль не признает компромиссов и предпочитает напряженно работать, а не простаивать в ремзоне.

Новый Volvo FM – это не просто грузовик, а практичное бизнес-решение: информационно-транспортная система Dynafleet, Сервисные контракты Volvo, круглосуточная экстренная помощь Volvo Action Service на дорогах страны, самая широкая сеть сервисных станций и офисов продаж, лизинг от ООО «ВФС Восток», а также программы по обучению водителей.

С июня 2010 года начнется производство нового Volvo FM на заводе Volvo Group в Калуге.

Узнайте больше по телефону ЗАО «Вольво Восток» +7 495 961-10-30.

НАЧИНАЕТСЯ С НОВОГО VOLVO FM

VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ
www.volvotrucks.ru



Проверено временем

«Совтрансавто-Москва» – одно из первых в Советском Союзе предприятий, созданных в 1968 г. специально для осуществления международных автомобильных перевозок. Однако его история началась гораздо раньше, и в марте 2010 г. оно отпраздновало свой 65-летний юбилей.



Территория предприятия «Совавто-Москва», 1975 г.



А начиналось все весной 1945 г., когда приказом «Глававтотранса» НКВД РСФСР от 29 марта № 124 была создана автоколонна № 34 с дислокацией в Люблино (ст. Перерва) Московской области. Первым ее начальником был назначен капитан Г. Сидоров. Сначала водителями работали женщины, они же занимали должности слесарей, диспетчеров, механиков. Постепенно им на смену пришли бывшие фронтовики, и к 1948 г. водительский корпус стал сугубо мужским. Тогда же предприятие получило название «Автоколонна № 2 Мособлавтотреста», а созданный в Звенигороде филиал приступил к пассажирским перевозкам.

В Люблино автоколонна располагалась до 1954 г. Парк подвижного состава состоял из грузовых машин отечественного производства марок ЗИС-5, ГАЗ-АА и др. Колонна обслуживала предприятия и учреждения Москвы и Московской области. В 1955 г. автоколонна переехала в Кунцево, а в 1958 г. – в Рабочий поселок Московской области, на территории которого она дислоцируется до настоящего времени (теперь это район Москвы).

В 1958 г. последовало новое переименование, и основной задачей «Кунцевской автоколонны № 2 Мособлавтотреста» стало обслуживание строительства Кунцевско-Можайского



В. Золин, директор АТП «Совавто-Москва» в 1970-1976 гг.

СМУ. К этому моменту в колонне насчитывалось 120 единиц подвижного состава.

В 1962 г. автоколонна перешла в ведение «Главмежавтотранса» и по приказу № 181 Минавтошосдора РСФСР стала выполнять централизованные регулярные межобластные и межреспубликанские перевозки грузов. Годом позже она была реорганизована в «Кунцевское автохозяйство междугородних сообщений».

12 августа 1963 г. стало для предприятия знаменательным днем: на автомобиле МАЗ-200 водители А. Ефимов и А. Волчков отправились в первый международный рейс в Польшу. И это было только начало – в том же году начали выполняться рейсы в Чехословакию, Болгарию, Германию, в последующие годы их количество увеличивалось, а география расширялась. Основным заказчиком по перевозке грузов значилось внешнеторговое объединение «Союзвнештранс».

К 1965 г. на международных перевозках было задействовано 125 из 175 автомашин марок «Шкода PIT-706», «МАН-81-35» и др. Штатная численность персонала составляла 340 чел., из них 198 водителей. Тогда же отраслевое Министерство открыло финансирование капитального строительства главного корпуса гаража на 200 автомобилей.

В 1967 г. автохозяйство получило новое название – «Московское автотранспортное предприятие международных и междугородних перевозок Главмежавтотранса», а 11 июля 1968 г. приказом Минавтошосдора стало называться «Автотранспортное предприятие международных перевозок «Совавто-Москва».

Когда в 1968 г. во исполнение распоряжения Совета Министров РСФСР было создано Главное управление международных автомобильных сообщений «Совтрансавто», «Совавто-

Москва» вошло в состав Главка и с этого момента осуществляло только международные рейсы.

16 октября 1970 г. директором предприятия был назначен В. Золин. Он провел большую работу по освоению западноевропейского рынка транспортных услуг, расширил сферу деятельности предприятия, наладив контакты с экспедиторскими компаниями зарубежных стран.

Объемы перевозок росли из года в год: в 1968 – перевезено 13,8 тыс. т грузов, 1969 – 20,3, 1972 – уже 183,9 тыс. т!

Если в 1970 г. основной маркой машин была «Шкода», то уже в 1975 из 131 ед. подвижного состава 45% составляли «Вольво» и 55% – большегрузные автомобили «МАЗ-504 В». Производственные участки оснащались новым технологическим оборудованием, в том числе зарубежного производства. Очень многое было сделано в области улучшения организации и условий труда, введен технический регламент обслуживания и ремонта техники.

Большое внимание уделялось формированию кадрового состава. На предприятии открылись постоянно действующие курсы подготовки водители-международников, программой которых предусматривалось изучение иностранных языков. Широкое развитие получил институт наставничества, в котором были задействованы наиболее квалифицированные водители.

В 1976 г. В. Золина сменил на посту директора главный инженер предприятия М. Кудинов, который возглавлял «Совавто-Москва» в течение 25 лет. В 70-80-е гг. была построена производственная база по хранению, техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, созданы социально-бытовые условия



М. Кудинов, директор АТП «Совавто-Москва» (ОАО «Совтрансавто-Москва») в 1976-2001 гг.



Тренажерный зал в физкультурно-оздоровительном комплексе, построенном для работников предприятия в 1987 г.

для работников.

К концу 70-х гг. предприятие осуществляло перевозки почти во все страны Западной Европы и Иран, ежемесячно совершая 350 рейсов. В эти же годы ему была поручена перевозка большегрузных контейнеров, доставляемых из Японии с перевалкой в портах Приморья по железной дороге транзитом через территорию СССР, а далее автотранспортом в страны Западной Европы.

К началу 1985 г. парк подвижного состава «Совавто-Москва» состоял из 257 тягачей марки «Мерседес-Бенц», 22 – марки «МАЗ-504-В» и 330 полуприцепов различных производителей. Годом позже здесь, как и на всех других предприятиях системы «Совтрансавто», стала активно внедряться автоматизированная система управления (АСУ). К началу 90-х на АТП трудилось более 900 человек, из них почти 600 водителей.

В 90-е – годы кардинальных перемен в стране – предприятие было акционировано, и на его базе создано ОАО «Совтрансавто-Москва». В это время появилось много транспортных компаний, желавших работать на международном рынке, и предприятия «Совтрансавто» уже не были монополистами в сфере международных перевозок. Стало ясно, что за счет только перевозок предприятие не сохранить, надо развивать и другие виды деятельности. В середине 90-х был создан склад СВХ, стали оказываться услуги таможенного оформления грузов.

К началу 2000-х начался процесс реорганизации Главного управления «Совтрансавто», который коснулся и АТП «Совтрансавто-Москва». Надо было строить экономику предприятия на другой основе. В 2001 г. складу СВХ был присвоен статус базового склада с таможенным оформ-



Территория предприятия «Совтрансавто-Москва», 2009 г.

лением, осуществлялась передача в аренду освободившихся и специально подготовленных офисных и производственных площадей, был налажен ремонт подвижного состава сторонних предприятий. Все эти меры способствовали финансовому оздоровлению компании, началось обновление автопарка.

Наступивший в 2008-2009 гг. кризис, ликвидация таможенного поста, совместная деятельность с которым приносила существенный доход, несколько затормозили работу компании: пришлось отказаться от намеченных планов по расширению сфер деятельности, пойти на принятие непопулярных мер в области реформирования структуры и сокращения штатов и др.

Но компания не сдается и идет по пути планомерного преодоления возникших трудностей. Так, новый проект «Совтрансавто-Москва», осуществляемый совместно с белорусским предприятием «Веставто», – создание управляющей компании «РУСТА». Она объединяет группу пред-



Председатель Совета директоров ХК ЗАО «Совтрансавто»
А. Двойных (слева) и генеральный директор А. Тянь

приятый — ООО «Руста-Брокер» (таможенное оформление), ООО «Руста-Логистик» (логистика международных автоперевозок и полный набор услуг по доставке грузов «от двери до двери»),

технический центр «Руста-Сервис», оснащенный по европейским стандартам всем необходимым для ремонта автотранспорта любых марок.

Целью проекта является развитие сети филиалов и представительств в регионах России и за рубежом, способствующих расширению спектра услуг, связанных с ВЭД, развитием комплекса мультимодальных, логистических услуг, обеспечением качественного ремонта транспортных средств и спецтехники. В настоящее время открыты и успешно работают филиалы во Владивостоке, Калининграде, Санкт-Петербурге, Сочи, Владимире, Волгограде и столичном аэропорте Шереметьево.

Так что компания «Совтрансавто-Москва» живет и развивается на новой основе, не забывая своего богатого прошлого.

Поздравляем ОАО «Совтрансавто-Москва» со славным юбилеем!

От модернизации – к развитию

На расширенном заседании коллегии Министерства транспорта РФ обсуждались итоги социально-экономического развития транспортного комплекса в 2009 г. и задачи на 2010 г. и среднесрочную перспективу.



Текст и фото А. Камчатова

В своем вступительном слове С. Иванов отметил, что финансовый кризис, болезненно ударивший по мировой экономике, крайне негативно отразился на уровне промышленного производства и спросе на транспортные услуги в нашей стране. Снижение объемов перевозок составило на автомобильном транспорте 19,4%, железнодорожном – 15%, внутреннем водном – 35,7%, воздушном – 8,6%. При этом тарифы на грузовые перевозки увеличились на 8,6%, а цены в промышленности выросли на 13,9%. Таким образом, рост стоимости транспортных услуг не стал фактором, стимулирующим инфляцию.

Сейчас российская экономика начала последовательно возвращать утраченные пози-

ции. Тем не менее в 2010 г., несмотря на улучшение экономической ситуации, реализация антикризисных мер будет продолжена.

В числе приоритетных направлений деятельности транспортного комплекса на ближайшую перспективу вице-премьер назвал усиление безопасности транспортного комплекса. Говоря о законопроектной работе, он отметил, что весенняя сессия Федерального собрания обещает стать крайне продуктивной в части развития транспортного законодательства. В настоящее время в нижней палате российского Парламента уже находятся 11 законопроектов, подготовленных Минтрансом. Еще 16 должны быть представлены в Правительство для их последующего внесения в Государственную думу.

Завершая свое выступление, С. Иванов подчеркнул, что развитие транспортной системы и

повышение конкурентоспособности транспорта остается важнейшей сферой ответственности государства и одним из приоритетов политики модернизации экономики России на ближайшие годы.

Подводя итоги работы транспортного комплекса в 2009 г., министр транспорта РФ И. Левитин заявил, что худшие прогнозы не оправдались, и транспорт работал стабильно.

В сложившихся экономических условиях усилия Минтранса России были направлены на реализацию сформированного при участии представителей бизнеса и общественных организаций комплекса антикризисных мер, обеспечивающих устойчивое функционирование транспортной системы.

Министр транспорта сообщил, что в 2009 г. на год раньше запланированного срока была завершена реализация ФЦП «Модернизация транспортной системы России». Такое масштабное развитие транспортной инфраструктуры стало возможным благодаря ежегодному росту инвестиций в транспортный комплекс. Объем финансирования транспортной отрасли из федерального бюджета в 2009 г. составил 570 млрд руб., из них расходы инвестиционного характера – более 280 млрд руб., что само по себе явилось важнейшей антикризисной мерой, позволившей сохранить темпы развития транспортной инфраструктуры.

Более половины всего объема финансирования в прошлом году было направлено на дорожное хозяйство. Были введены в эксплуатацию около 3 тыс. км участков автомобильных дорог, что на 30% превышает показатель ввода 2008 г. Из них более одной 1 тыс. км дорог федерального значения. Доля протяженности федеральных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, составила

ДОЛЯ ПРОТЯЖЕННОСТИ
ФЕДЕРАЛЬНЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ,
СООТВЕТСТВУЮЩИХ
НОРМАТИВНЫМ
ТРЕБОВАНИЯМ,
СОСТАВИЛА 39,6%.

ла 39,6%.

Для ускорения создания в Российской Федерации автомагистралей нового поколения и привлечения в дорожное хозяйство дополнительных внебюджетных источников создана Государственная компания «Российские автомобильные дороги». Для привлечения инвестиций в дорожное хозяйство и обновления фондов дорожных организаций образована Государственная транспортная лизинговая компания.

В 2009 г. были заложены основы нормативной правовой базы в области обеспечения транспортной безопасности. Разработаны и приняты нормативные акты Правительства, направленные на реализацию закона «О транспортной безопасности».

Удалось добиться снижения аварийности в транспортном комплексе. На автомобильном транспорте число ДТП, связанных с сопутствующими дорожными условиями, сократилось в целом по сети автомобильных дорог и улиц на 2,5% относительно уровня 2008 г., а на федеральных автомобильных дорогах – на 18%.

Министр транспорта подчеркнул, что большой урон федеральным дорогам наносят тяжеловесные грузовики, в связи с чем Ространснадзору и Росавтодору необходимо уделить особое внимание обеспечению весового контроля на автомобильных дорогах.

Отметив важность законопроектной работы, направленной на реализацию государственной политики и совершенствование государственного управления, И. Левитин заявил, что в условиях изменения мировых тенденций экономического развития необходимо активизировать международную деятельность Министерства. Необходимо вернуться к теме совершенствования таможенного законодательства в рамках единого таможенного пространства.

В этом году началась реализация программы «Развитие транспортной системы России до 2015 г.», которая призвана решать новые задачи на принципах поступательного перехода от этапа модернизации к этапу развития





транспортной отрасли как единого комплекса. Основные направления применения инноваций в транспортном комплексе определены в Послании Президента Российской Федерации Федеральному Собранию, а также в Перечне поручений Президента по итогам заседания Госсовета в Ульяновске 24 ноября 2009 г.

Поставлена задача привести технологии и стоимость строительства дорог и других инфраструктурных объектов в соответствие с общепринятыми международными стандартами, а также рассмотреть возможность использования соответствующих норм Евросоюза для более быстрой разработки отечественных регламентов строительства. «У нас дорогое строительство, но дешевое содержание автодорог», — отметил министр транспорта. Стоимость строительных

работ должна быть соотнесена со стоимостью эксплуатации объекта, для чего необходимо переходить на заключение «контрактов жизненного цикла», при которых подрядчик несет ответственность как за строительство объекта, так и за последующее его содержание.

Кстати, по поручению Президента страны будет прорабатываться вопрос создания, или точнее, воссоздания, упраздненных некогда дорожных фондов федерального, регионального и муниципального уровня. В них будут аккумулироваться средства на строительство, ремонт и содержание автодорог общего пользования, поступающие от сбора пошлин на импортные автомобили, транспортного налога, акцизов на топливо и дорожных сборов с грузовиков и др.

Подводя итог выступлениям участников коллегии, заместитель Председателя Правительства Российской Федерации С. Иванов в своем заключительном слове заявил, что плата за проезд по дорогам автомобилей свыше 12 т должна взиматься со всех перевозчиков, в том числе и отечественных, как это делается в Евросоюзе. По его мнению, только в этом случае наши перевозчики окажутся в условиях нормальной конкуренции, а с учетом протяженности российских дорог плата за проезд принесет в бюджет огромные деньги на ремонт и строительство дорожной сети.

На заседании коллегии состоялось вручение государственных и ведомственных наград работникам транспортной отрасли. И. Левитин поздравил почетного президента АСМАП Ю. Сухина с 80-летним юбилеем и вручил ему знак отличия министра транспорта РФ «За труд и пользу».





agacli

производство

*Лучшее делаем мы,
потому что перевозки автотранспортом -
это наша работа*

Для грузовиков



Производство автовозов

Для легковых



Аачлы Петрол ве Тиджарет Лтд. Шти.

Турция, Анкара Алачатлы Кейю Гириши № 195, Конуткент / Тел.: +90(312) 238 26 80 Факс: +90(312) 238 26 87

www.agacliimalat.com, e-mail: imalat@agacligrup.com.tr

Тел. в Москве: +7 (495) 233-78-82

Идти в ногу с прогрессом

За последний год Союз транспортников России, членом которого является АСМАП, активизировал работу по налаживанию диалога бизнеса с властью. Ее результатом стал состоявшийся на съезде СТР заинтересованный разговор о тех проблемах, в решении которых транспортному комплексу необходима помощь государства.



Текст и фото В. Романова

В начале апреля состоялся ежегодный съезд Союза транспортников России. В этом году он был посвящен технологическому перевооружению транспортного комплекса РФ. В заседании приняли участие представители Правительства РФ, Государственной думы, Министерства транспорта, Торгово-промышленной палаты, отраслевой науки, союзов и ассоциаций, транспортных компаний страны. Разговор получился деловой, конкретный и содержательный.

На предшествовавшем съезду заседании Президиума СТР было создано девять рабочих групп по основным видам транспортной деятельности, состоящих из ученых и специалистов реального сектора производства. Каждая группа

выработала свои предложения российскому правительству, направленные на повышение производительности транспортных систем страны.

Впервые в истории СТР в работе съезда принял участие заместитель председателя Правительства РФ С. Иванов. «Как человек, курирующий в правительстве вопросы транспорта, я, конечно, не мог проигнорировать приглашение В. Ефимова принять участие в работе съезда общественной организации, главная цель которой — консолидация усилий в интересах укрепления и всестороннего развития транспортного комплекса страны, — сказал он в своей приветственной речи. — Вы люди практики, многие прошли очень серьезную транспортную школу, и предлагаете не теоретизированные схемы, а конкретные шаги. Именно такое движение сейчас



необходимо нашему транспортному комплексу. Как нам снизить транспортные издержки? Как привести соответствующую инфраструктуру в соответствие с потребностями современной экономики? Как поднять уровень конкурентоспособности нашего транспортного комплекса? Как снизить аварийность, перейти на новые, более высокие стандарты экологической безопасности? Отвечать на эти и многие другие актуальные вопросы следует конкретными делами, причем в самые сжатые сроки.

Понимая это, правительство определило круг первоочередных задач, на решении которых мы сейчас сосредотачиваем свои основные усилия».

Среди них С. Иванов особо выделил, во-первых, увеличение протяженности и пропускной способности опорной транспортной сети за счет строительства новых магистралей, высокоскоростных и скоростных железнодорожных и автомобильных дорог, во-вторых, повышение привлекательности транспортных маршрутов, проходящих по территории нашей страны. Являясь, по сути, мостом между Европой и Азией, Россия просто обязана максимально задействовать свои уникальные транзитные возможности. В-третьих, это развитие сегмента высокотехнологичных перевозок грузов, а также универсализация логистики. «Общемировой тренд сейчас заключается в создании крупных транспортно-логистических холдингов, выстраивании системы мультимодальных перевозок и многофункциональных услуг. А у нас с мультимодальными перевозками дела обстоят, прямо скажем, неважно. Нам есть, к чему стремиться. Идя в ногу с прогрессом, мы, по подсчетам экспертов, в состоянии к 2015 г. примерно в три раза увеличить

ОБЩЕМИРОВОЙ ТРЕНД
СЕЙЧАС ЗАКЛЮЧАЕТСЯ
В СОЗДАНИИ КРУПНЫХ
ТРАНСПОРТНО-
ЛОГИСТИЧЕСКИХ
ХОЛДИНГОВ,
ВЫСТРАИВАНИИ СИСТЕМЫ
МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ
ПЕРЕВОЗОК И
МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ
УСЛУГ.

/С. ИВАНОВ/.

общий стоимостной объем российского рынка транспортных и транспортно-логистических услуг», — отметил он.

В выступлении С. Иванова прозвучало, что условие успеха — это «наступление по всему фронту», согласованные действия всех участников процесса: представителей транспортных организаций, научных кругов, бизнеса, общественных институтов. Что касается государства, то его роль должна выражаться в проведении активной политики, реально стимулирующей российских транспортников, защищающей и укрепляющей их позицию, но без сверхпротекционизма, который, по мнению заместителя председателя Правительства РФ, ведет к застою.

Экспериментальные проекты

В своих выступлениях руководители рабочих групп рассказали об основных проблемах в транспортных секторах экономики. Первым выступил президент СТР В. Ефимов. Он проинформировал участников о предложениях рабочей группы по общетранспортным технологиям. Разработанный ею проект включает развитие транспортных коридоров и обеспечивает создание конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами условий по безопасности, сервису, скорости и времени перемещения грузов и пассажиров.

В настоящее время на всех видах транспорта среднесуточная коммерческая скорость товарных масс — около 300 км. Предполагается, что в

транспортных коридорах она должна постоянно и гарантированно составлять при перемещении автотранспортом 1200-1400 км/сут., железнодорожным – 800-1000, речным – до 500 км. Для обеспечения таких критериев потребуется строительство сети логистических центров и терминалов с технико-технологическими возможностями, которые обеспечат обработку товарных групп и подвижного состава в течение 20-30 мин.

Экспериментальную часть проекта предполагается реализовать на территории России в границах международного транспортного коридора «Север-Юг» или его части.

В. Ефимов предложил от имени съезда обратиться к министру транспорта РФ И. Левитину с тем чтобы определить регионы, которые могут стать опытными полигонами для апробации высокоэффективных транспортно-логистических технологий, выделить пилотные участки транспортных коридоров и выполнить для них НИОКР, а также программу комплексного развития сбалансированной социальной и товаро-транспортной инфраструктуры.

Для реализации экспериментальных проектов рабочая группа предлагает разработать и утвердить методики частно-государственного партнерства, и уже в конце 2010 г. провести тендеры, а в 2011 г. завершить разработку методов математического моделирования для всех секторов транспортных систем. Кроме того, необходимо создать мощный научный инновационно-внедренческий центр с филиалами в Федеральных округах.

Рабочая группа также обратилась к Правительству РФ с предложением компенсировать

лизинговые платежи на закупку техники и оборудования, выделить средства из федеральных и региональных фондов на льготной компенсационной основе товаровладельцам для создания терминалов на их объектах, а также на период реализации экспериментальных проектов предоставить их участникам налоговые каникулы, а на три последующих года ввести прогрессивную шкалу налогообложения от 25 до 75%.

Три ключевые проблемы

Руководитель Рабочей группы по грузовому автомобильному транспорту Е. Москвичев предложил ряд решений, которые способствовали бы интенсивному развитию этого сектора экономики. Он отметил, что большинство вопросов, связанных с технической и технологической отсталостью, транспортники решают самостоятельно, но есть три ключевые проблемы, которые без помощи государства не решить.

В России износ основных фондов на грузовом автомобильном транспорте превышает 50%. На международных перевозках ситуация лучше, но по качественному составу парка российские международные автомобильные перевозчики все еще уступают основным конкурентам. Тенденцию старения автопарка в России не удается переломить на протяжении уже почти 20 лет. Главная причина заключается в том, что у нас созданы такие условия, при которых модернизация грузового автопарка вопреки теории приводит к утрате конкурентоспособности. Особенно ярко это проявилось во время кризиса. Только за один год объем грузовых перевозок сократился почти на 20%, и в этих условиях чрезвычайно обострилась проблема демпинговых цен. Те, кто «добывает» свои старенькие грузовики, чтобы потом приобрести такой же автохлам, в период кризиса получили конкурентные преимущества перед теми, кто вносит лизинговые платежи за приобретенный современный подвижной состав. То есть кризис еще раз продемонстрировал, что рынок не в состоянии решить проблему обновления парка. Рыночные регуляторы должны быть дополнены мерами государственного стимулирования.

Одна из таких мер – дифференциация базовых ставок транспортного налога в зависимости от экологического класса грузовых автомобилей. При этом базовые ставки для грузовиков экологического класса Евро-0 и Евро-1 должны быть увеличены таким образом, чтобы их эксплуатация стала экономически неэффективной. Было бы логично ввести систему утилизации грузовых автомобилей старше 15-20 лет с компенсацией их владельцам 100-150 тыс. руб. по аналогии с утилизацией легковых, что позволит ежегодно обновлять автопарк грузового транспорта на





**ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ
ОБНОВЛЕНИЯ ПАРКА
РЫНОЧНЫЕ РЕГУЛЯТОРЫ
ДОЛЖНЫ БЫТЬ ДОПОЛНЕННЫ
МЕРАМИ ГОСУДАРСТВЕННОГО
СТИМУЛИРОВАНИЯ.**

/Е. МОСКВИЧЕВ/.

10%.

Е. Москвичев обратился к С. Иванову с просьбой рассмотреть вопрос о расширении программы господдержки лизинга. Известно, что одной из мер поддержки отечественного автопрома в период кризиса стала прямая финансовая помощь российским автомобильным заводам. Когда кризис находился в острой фазе, возможно, это было единственно правильным решением. Но сегодня акценты в программе государственной поддержки должны быть смещены в сторону конечных потребителей автотехники — в том числе в пользу автомобильных перевозчиков. Господдержка должна стимулировать спрос на новые грузовые автомобили.

Такая программа есть. Она введена Постановлением Правительства РФ от 7 июля 2009 г. № 546 и предусматривает частичное субсидирование расходов на уплату процентов по кредитам, полученным для приобретения автотранспортных средств российского производства с

последующей передачей их в лизинг. Однако вне этой программы остались грузовые автомобили, предназначенные для международных перевозок. Российские автозаводы, на которые распространяется действие постановления, таких грузовиков не выпускают, а продукция завода Volvo в Калужской области, которая соответствует международным стандартам, под действие постановления не подпадает. В то же время в отношении именно международных перевозчиков государственная поддержка лизинга является наиболее эффективной, поскольку затраченные бюджетные средства могли бы в течение нескольких лет полностью окупиться за счет дополнительных налоговых поступлений. Кроме того, отметил Е. Москвичев, государству выгодно взять на себя оплату части высокой лизинговой ставки, предлагаемой отечественными компаниями для приобретения подвижного состава, так как в виде налогов в бюджет вернется вдвое больше средств.

Еще в 2005 г. в России был принят Технический регламент «О требованиях к выбросам загрязняющих веществ автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации». Регламентом предусматривался переход на экологический класс Евро-4 с 2010 г. и Евро-5 — с 2014 г. Тем не менее постановлением Правительства РФ № 1076 от 30.12.2008 г. выпуск в оборот дизельного топлива экологического класса Евро-2 и -3 продлен до 31 декабря 2011 г. В этом явно просматривается непоследовательность проводимой технической политики.

Дефицит бессернистого топлива, отвечающего требованиям экологических классов Евро-4, -5 и выше, вынуждает перевозчиков в нарушение инструкций использовать топливо более низкого качества, и это не только негативно сказывается на техническом состоянии транспортного средства, но и не позволяет реализовать его конструктивные преимущества. При этом российские международные перевозчики все чаще попадают под штрафные санкции за использование недоброкачественного топлива на территории стран Евросоюза. Требуются срочные меры правительства по организации в России массового производства бессернистого топлива.

Вторая проблема связана с наличием инфраструктурных барьеров. В настоящее время состояние и загруженность федеральных автомобильных дорог позволяет двигаться по ним со средней скоростью, которая в несколько раз ниже, чем в странах Евросоюза. Отсюда и низкая производительность труда, и высокая аварийность.

В России до сих пор ни одна автомобильная дорога, включенная в систему европейских

международных транспортных коридоров, не соответствует полностью единым европейским стандартам. Необходимо хотя бы их довести до международных стандартов. В первую очередь это касается дороги М1, идущей от границы с Белоруссией до Москвы. По ней сегодня осуществляется свыше 25% всех международных автомобильных перевозок, и при этом она состоит из трех участков с разной несущей способностью. Неужели Россия не может позволить себе иметь хотя бы одну нормальную дорогу? Особенно становится обидно, глядя на наших соседей: Белоруссия, Казахстан, Китай такие дороги строят и финансирование находят. А мы постоянно сетуем на отсутствие средств.

Третья проблема связана с отсутствием квалифицированного персонала, без которого не может быть обеспечено никакое технологическое перевооружение. В России необходимо ввести систему допуска к профессии, аналогичную той, которая уже многие годы действует в Евросоюзе. Прежде всего, это касается специалистов, непосредственно отвечающих за организацию грузовых перевозок, а также водителей грузовых автомобилей. У них должны быть сертификаты профессиональной компетенции, которые должны выдаваться только по результатам обучения и сдачи квалификационных экзаменов по единой федеральной программе. Сначала это нужно сделать для международных перевозок, а затем распространить и на внутренние. Президент АСМАП сообщил о готовности создать систему обучения водителей, которая позволит повысить их профессионализм и будет способствовать повышению безопасности на дорогах.

«Правильно говорит Е. Москвичев о программе правительства, — ответил С. Иванов. — Два года тому назад Министерство промышлен-

ности согласилось с тем, что промышленность, включая КамАЗ, будет делать только двигатели Евро-4. И соответствующее постановление правительства было выпущено». Однако, сообщил он, нефтяники пока технологически не готовы производить высококачественное топливо. «Идею распространить практику замены грузового автохлама на автомобили с современными двигателями я отметил. Это хорошая идея».

Политическая воля

Острую проблему поднял руководитель рабочей группы по экспедиторской деятельности В. Алисейчик. «С каждым днем растут цены на услуги, — сказал он. — Мы считаем, что помимо прочих причин проблема заключается в том, что у нас цена на товар не соответствует реальным затратам на производство, будь то экспортные цены или цены на услуги монопольного сектора. Про внутренние цены я вообще не говорю, потому что от производителя до потребителя такая дистанция, что производитель и думать не может о том, какую цену установить. Поэтому наше предложение — нужна реформа ценообразования. Вообще, по нашему мнению, это должна была быть реформа № 1, а затем уже должна идти реформация, так сказать, производственных отраслей. И делать это надо срочно. Недавно президент ТПП РФ Е. Примаков проводил конференцию по ценам и ценообразованию. Были ученые, представители бизнеса, и всем ясно, что делать и как делать, нужна только политическая воля».

Председатель Комитета Государственной думы РФ по транспорту С. Шишкарёв сообщил, что президент РФ Д. Медведев поставил очень жесткие задачи по созданию комплексной системы обеспечения безопасности на транспорте. По его мнению, необходимо внести изменения в базовый закон о транспортной безопасности. В законе не прописано подробно финансирование соответствующих мероприятий. Ответственность за их выполнение возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, а государство, по сути, самоустраняется. Это недопустимо, поскольку комплексно таким образом проблему не решить.

Также он сообщил, что разработан закон, согласно которому функция государственного технического осмотра автомобилей будет передана в коммерческие структуры. Это освободит ГИБДД от несвойственной ей функции и позволит реально проводить технический осмотр. Сейчас 60% автотранспорта технический осмотр не проходят, их владельцы покупают техталоны, при этом большая часть из них имеет технические недостатки, что означает повышенную опасность на дорогах.

С. Иванов поблагодарил транспортников за ряд предложений, и пообещал, что они будут рассмотрены Правительством РФ.



Искусство управления

В апреле 2010 г. отпраздновал свое 70-летие президент Союза транспортников России В. Ефимов. Этого человека, обладающего глубоким государственным мышлением, можно по праву считать достоянием транспортной отрасли России.

Текст и фото В. Романова

Впервые организаторский талант и неуемная энергия В. Ефимова проявились в период работы в горьковских автотранспортных организациях. При его непосредственном участии в области были разработаны и внедрены высокоэффективные товаро-транспортные логистические технологии. Инициативность и практический опыт введения передовых методов работы молодого руководителя были замечены, и в 1986 г. министр автомобильного транспорта РСФСР Ю. Сухин пригласил его работать своим заместителем. На этой должности В. Ефимов организовал разработку и реализацию высокоэффективной схемы диспетчерского управления техническим состоянием грузовых и пассажирских систем, что позволило значительно повысить качество обслуживания грузовладельцев и пассажиров.

В 1990 г. В. Ефимов был назначен министром транспорта РФ. Именно под его руководством создавалось абсолютно новое общетранспортное министерство РФ, его федеральные и региональные структуры, законодательная база функционирования транспортных систем в рыночных условиях. В сложных условиях переходного периода проводилась модернизация всех видов транспорта и дорожного хозяйства, при этом в собственности государства осталась вся транспортная инфраструктура и основные транспортные компании. Дальновидность такой политики можно оценить с высоты сегодняшнего дня.

В 2002 г. В. Ефимов стал председателем Комитета по транспорту и экспедированию Торгово-Промышленной палаты РФ и остается на этой должности по сей день. В 2003 г. он создал и возглавил Союз транспортников России – авторитетное общественное объединение отраслевых союзов и ассоциаций, активно участвующее в формировании государственной политики по всем видам транспорта.



В. Ефимов отличается широтой мышления, энтузиазмом, упорством в достижении цели. Он отмечен многими государственными наградами – орденом Трудового Красного Знамени, шестью медалями, званием «Почетный работник транспорта России», Почетными грамотами Президента РФ, Правительства РФ и Государственной Думы РФ. В апреле 2010 г. В. Ефимов получил почетное звание «Заслуженный работник транспорта РФ».

Поздравляем Виталия Борисовича с 70-летним юбилеем и желаем крепкого здоровья, благополучия, дальнейших успехов в деле, которому он посвятил всю свою жизнь!

Инструмент повышения прибыльности



Спутниковые навигационные технологии на сегодняшний день востребованы практически во всех отраслях экономики, в том числе и в транспортной отрасли. Использование космических навигационных технологий ГЛОНАСС/GPS – наиболее эффективное и перспективное направление в создании систем управления на предприятиях транспортной отрасли, а именно в сегменте международных перевозок.

Системы мониторинга и управления транспортом семейства BusinessNavigator® производства ГК «М2М телематика» предназначены для управления автотранспортом в компаниях различного вида деятельности, особенно специализирующихся на международных

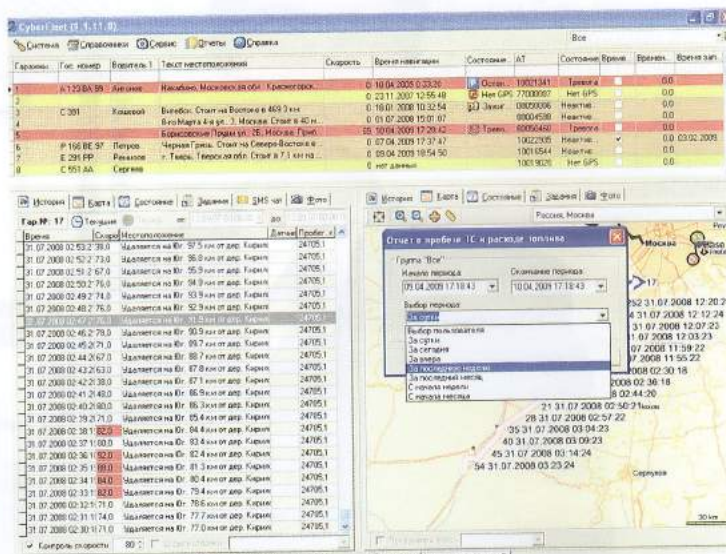
перевозках, по праву считаются эффективным инструментом повышения прибыльности и конкурентоспособности предприятий. Одна из основных задач, стоящая перед компаниями-перевозчиками, – повышение качества транспортных перевозок и оптимизация расходов при доставке грузов по международным направлениям.

Значительную роль при сокращении расходов на содержание и обслуживание автопарка играет дисциплинированность водителей и правильная организация работы диспетчерской службы. По словам руководителей транспортной компании «Лорри», за счет оснащения автомашин ГЛОНАСС/GPS-оборудованием и возможности постоянного контроля навигационных показателей (скорости и направления движения, количества и места остановок и др.) достигается существенное повышение трудовой дисциплины.

Благодаря современной системе мониторинга и управления транспортом BN-Global®, зона действия которой соответствует зоне покрытия системы связи «Inmarsat-весь Земной шар», руководители предприятий – международных перевозчиков всегда обладают достоверной и актуальной информацией не только о работе транспортных средств, но и в целом об эффективности функционирования автопарка.

Постоянный контроль пробега полностью исключает и предупреждает не только «сливы» топлива, но и нецелевое использования транспорта, например, «левые» рейсы и простои. По словам клиентов ГК «М2М телематика», снижение расходов на горюче-смазочные материалы за счет спутникового контроля пробега составляет до 30% по сравнению с предпроектным периодом.

Системы мониторинга и управления транспортом семейства BusinessNavigator® успешно внедрены и функционируют на предприятиях, специализирующихся на международных грузоперевозках, среди которых «Лорри», «Лекс-Транс», «Совтрансавто-Смоленск-Экспедиция», «МС Логистика». Эти и многие другие компании благодаря использованию инновационных технологий спутниковой навигации могут гарантировать сохранность грузов, доставку «точно-в-срок» и высокое качество обслуживания заказчиков.



О группе компаний «М2М телематика»

ГК «М2М телематика» – ведущий российский холдинг, объединяющий разработчиков, производителей, системных интеграторов и поставщиков законченных решений и услуг на рынке транспортной телематики и спутниковой навигации, разработчиков навигационно-информационных систем, терминального оборудования для применения в составе региональных, ведомственных, отраслевых и корпоративных интеллектуальных транспортных систем управления и безопасности.

Деятельность ГК «М2М телематика» основана на технологиях телематики, спутниковой навигации ГЛОНАСС и GPS, передачи данных по сетям связи GSM (GPRS/SMS), вычислительной техники и микроэлектроники.

CyberFleet (1.1.11.8)

Система Справочники Сервис Отчеты Справка Все

Гаражи... Гос. номер Водитель 1 Текст местоположения Скорость Время навигации Состояние АТ Состояние Время... Времени... Времени зап...

Microsoft Excel - CurrentMove.xls100409173929

Введите вопрос

Анриl Cyr 8 Ж К Ч

1	2	3	4	5
Гаражный номер	Дата / Время	Адрес местоположения	Скорость, км/ч	Датчики
19				
20				
21	07.04.2009 12:15	Стоит на Юге в 459 км Ахтино	0	
22	10.04.2009 15:50	Утешев, Тюменская обл., Тюменский р-он. Стоит в 2,5 км на Северо-Восток.	0	
23	10.04.2009 17:40	Стоит на Юге в 455 км Ахтино	0	
24	10.04.2009 0:33	Нахабино, Московская обл., Красногорский р-он. Стоит в 1,6 км на Северо-Восток	0	Остановка
25	10.04.2009 11:33	Стоит на Юго-Западе в 2 км Черная Грязь	0	
26	10.05.2008 1:15	Мира ул. Ломоносов, 1, Санкт-Петербург. Стоит в 250 м на Юг	0	
27	19.02.2009 15:40	нет данных	0	Нет GPS
28	19.02.2009 15:40	Стоит на Востоке в 379 км Вазе	0	
29	08.01.2009 22:16	Иловайская ул., Са, Москва. Стоит в 95 м на Юг	0	
30	06.04.2009 11:56	Стоит на Юге в 70 км Вазе	0	
31	08.04.2009 20:25	Стоит на Юге в 70 км Вазе	0	
32	31.07.2008 13:28	Стоит на Юге в 44 км дер. Кирилловка	0	
33	10.04.2009 17:38	1-ой Маяки аллея, 13А, Москва. Стоит в 37 м на Запад	0	
34	23.11.2007 12:55	нет данных	0	Нет GPS
35	18.01.2008 10:32	Стоит на Востоке в 469 км Витебск	0	Зависание
36	01.07.2008 15:01	8-го Марта 4-я ул., 3, Москва. Стоит в 40 м на Юг	0	
37				
38				
39				
40				
41				
42				
43				
44				
45				
46				
47				
48				
49				
50				
51				
52				
53				
54				
55				
56				
57				
58				
59				
60				
61				
62				
63				
64				
65				
66				
67				
68				
69				
70				
71				
72				
73				
74				
75				
76				
77				
78				
79				
80				
81				
82				
83				
84				
85				
86				
87				
88				
89				
90				
91				
92				
93				
94				
95				
96				
97				
98				
99				
100				

История

Гар. №: 11

Время

09.05.2008 21:07:30.0

09.05.2008 21:06:30.0

09.05.2008 21:05:30.0

09.05.2008 21:04:34.9

Готово

Стоит в 398 м на Юг от Таллинское ш., 6842.8

Стоит в 398 м на Юг от Таллинское ш., 6842.8

Стоит в 398 м на Юг от Таллинское ш., 6842.8

Удаляется на Юго-Запад в 411 м от Зем, 6842.2

Карта

Россия, Москва

Копы

Франово

Киржач

Черноголовка

Покров П

Монинск

Электросталь

Орехово-Зуево

Фрязино

Лыно-Дулево

Куровское

Ильинский Погост

Егорьевск

Ермолино

Обнинск

Жуков

Чехов

Малыно

Копанна

50 км

ГК «М2М телематика»

Москва: +7 (495) 234-16-84

Региональные Диспетчерские

Центры (РДЦ) компании

Азербайджан: +10 (9941) 2440-6109

Алтайский край: +7 (3852) 45-04-98

Архангельская область:

+7 (911) 575-55-55

Астраханская область: +7 (8512) 71-22-40

Беларусь: +10 (375) 296-67-000-5

Белгородская область: +7 (910) 366-93-00

Владимирская область:

+7 (4922) 37-00-10

Волгоградская область:

+7 (8442) 25-19-65

Вологодская область: +7 (8172) 52-92-10

Воронежская область: +7 (4732) 666-838

Иркутская область: +7 (3953) 25-90-27

Казахстан: +7 (714) 2-533-444

Калужская область: +7 (4842) 79-00-69

Кемеровская область:

+7 (3842) 28-66-29, 36-47-37

Костромская область: +7 (4942) 62-09-20

Краснодарский край: +7 (861) 275-12-45,

+7 (8622) 62-85-76, 62-85-46

Красноярский край: +7 (391) 262-05-82

Курганская область: +7 (3522) 46-59-54

Ленинградская область:

+7 (812) 493-42-05

Магаданская область: +7 (4132) 623-650

Ненецкий АО: +7 (81853) 43-011

Омская область: +7 (3812) 38-22-00

Оренбургская область: +7 (3534) 27-78-04

Пензенская область: +7 (8412) 68-09-54

Пермская область: +7 (902) 474-16-94

Приморский край: +7 (4232) 300-131

Республика Башкортостан:

+7 (347) 293-67-37

Республика Бурятия: +7 (3012) 21-64-97

Республика Карелия: +7 (8142) 59-28-90

Республика Коми: +7 (8212) 20-19-09

Республика Мордовия: +7 (8342) 220-220

Республика Саха: +7 (4112) 32-78-02

Республика Северная Осетия:

+7 (8672) 51-71-93

Республика Татарстан: +7 (84342) 5-55-55

Ростовская область:

+7 (863) 200-99-33/77

Рязанская область: +7 (84912) 900-676

Самарская область: +7 (846) 999-3-700

Саратовская область: +7 (8452) 60-80-33

Сахалинская область: +7 (4242) 499-363

Свердловская область:

+7 (343) 264-45-66/77

Ставропольский край: +7 (861) 275-12-45

Тамбовская область: +7 (4752) 53-77-76

Тульская область: +7 (4872) 24-50-70

Удмуртская республика: +7 (3412) 444-122

Ульяновская область: +7 (8422) 26-01-70

Хабаровская область: +7 (4212) 76-25-86

Ханты-Мансийский АО: +7 (3462) 21-02-31

Челябинская область: +7 (3519) 48-08-23

Чувашская республика: +7 (8352) 54-48-48,

54-49-49, 54-33-33

Ямало-Ненецкий АО:

+7 (3494) 23-72-95, 23-71-45

В ногу со временем

Внедрение информационных технологий стало насущной потребностью современности и основным инструментом взаимоотношений бизнеса, в том числе с государственными структурами.

Редактирование уведомления

Действия: Создать Отправить Удалить Выгрузить в файл Загрузить из файла

Проверка: Печать Формы Журнал обновлений

Статус: черновик Обновить

МДП: Транспорт: Товарная партия 1: Обеспечение

Предварительное информирование по книжке МДП

IRU*

Индивидуальный номер держателя книжки МДП*

Тенезия на границе: Выбрать

Дата составления*

№ белого листа*

№ зеленого листа

Ожидаемое прибытие:

Ожидаемая дата пересечения границы*

Страна отправления* Выбрать

Страна назначения* Выбрать

Принципал (не заполнять)

Наименование организации*

Краткое наименование

Страна: Выбрать

Почтовый индекс:

Область:

Населенный пункт:

Улица, № дома, № офиса:

ОГРН/ОГРНИП:

ИНН:

КПП:

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ТАМОЖЕННАЯ СЛУЖБА РФ

Гриппинал ФТС России: (495) 449-7771, 449-7675
Справочная: (495) 449-7205, 449-8383

Телефон доверия ФТС России: (495) 449-7897
Пресс-служба: (495) 449-7232, факс: 449-7313

Текст А. Артемов

В странах Евросоюза в конце текущего года бизнес должен полностью перейти на безбумажный документооборот с таможенными властями. В конечном итоге, на основе электронного предварительного декларирования о внешнеторговом перемещении товаров и автоматизированного анализа рисков будут созданы условия действия системы безопасности мировой торговли и ускорения процедуры перемещения через границу.

Так, с 1 января 2009 г. для оформления транзитной процедуры МДП в странах Евросоюза необходимо передавать в компьютерную транзитную систему страны оформления сведения о перевозке. Кроме того, с 2009 г. в Евросоюзе ведется единый реестр экономических операторов по номерам EORI, что обеспечивает для контролирующих органов прозрачность и безопасность бизнеса.

Для реализации поставленных задач перевозчикам-держателям книжек МДП предоставлена возможность подавать с помощью Интернет-программы TIR-EPD, разработанной МСАТ, электронную предварительную декларацию МДП в транзитные

системы пока только девяти стран ЕС (Финляндия, Польша, Эстония, Венгрия, Чехия, Словакия, Словения, Румыния, Болгария). В настоящее время ведется работа по подключению программы TIR-EPD к транзитным системам других стран ЕС (Литва, Латвия, Италия, Франция). Рассматривается вопрос о передаче предварительной информации о транзите с помощью программы TIR-EPD также в страны, не входящие в ЕС (Белоруссия, Украина, Турция).

Отдельно для предварительного информирования о ввозе товара в Финляндию или отгрузке из Финляндии создана финская программа Web-Transit.

Все предлагаемые Интернет-программы адаптированы для российского пользователя, и доступны пользователю бесплатно из любой точки мира.

В Евросоюзе уже с 1 января 2011 г. должно вступить в силу требование обязательного декларирования безопасности, которое является развитием предварительного информирования, и будет касаться перемещения товаров и транспортных средств всеми видами транспорта. В предварительном информировании помимо стандартных сведений о перевозке потребуются указывать идентификационный номер EORI не только перевозчика, но и номер европейского импортера или экспортера. Кроме того, сведения о перевозке должны поступать в информационные сети таможенной службы заблаговременно за час или два до прибытия транспорта в пункт пропуска или пункт отправки.

Таким образом, освоение информационных технологий во взаимоотношениях с таможенными службами стран, по которым осуществляются автомобильные перевозки грузов, станет не только необходимостью, но и обязанностью для участников транспортной логистики, и в первую очередь для автоперевозчиков, потому, что проблемы в пунктах пропуска при отсутствии предварительной информации возникнут именно у них.

К сожалению, российские транспортные компании по сравнению со своими соседями-конкурентами на рынке международных ав-

томобильных перевозок не слишком активно осваивают предлагаемые инструменты предварительного информирования таможенных органов стран ЕС. По имеющейся в АСМАП информации, перевозчики Украины в 4 раза, а Польши и Беларуси в 2,5 раза активнее пользуются программой TIR-EPD.

О чем это говорит? Мы серьезно отстаем в применении современных информационных технологий, облегчающих процесс перевозки грузов, сокращающих расходы, связанные с перевозкой. Причем речь идет о любых технологиях, начиная с получения актуальной информации на сайте АСМАП (информация о необходимости получения номера EORI на сайте АСМАП, начиная с мая 2009 г., обновлялась трижды, но только к концу февраля этого года появилась уверенность, что практически все, кому этот номер необходим, его получили), и заканчивая столь необходимыми и совсем не сложными, как пользование программой TIR-EPD.

Следует понимать, что когда в ЕС будет введено требование о представлении сведений о перевозке МДП заблаговременно, мы просто окажемся к этому не готовы. И никакие посредники нас не спасут. Мы просто будем проигрывать нашим ближайшим соседям-конкурентам в скорости оформления перевозки, прохождения границы, в освоении новых информационных технологий, которые придут в будущем. А в том, что такие технологии будут развиваться, сомнений быть не может. Только развиваться они уже будут без нас, хотим мы этого или нет.

А как у нас?

Следует отметить, что в таможенном законодательстве Таможенного союза Белоруссии, Казахстана и России также заложены основы обязательного предварительного уведомления о прибытии товаров на таможенную территорию Таможенного союза. Обязанность перевозчика и порядок представления предварительной информации о товарах будет определяться национальным законодательством и (или) международными договорами государств-членов таможенного союза.

Введение предварительного информирования позволит решить и такую многолетнюю для перевозчиков проблему, как навязывание услуг таможенных брокеров на границе в целях изготовления электронной копии книжки МДП.

АСМАП в диалоге с ФТС России на протяжении последних лет последовательно отстаивает позицию о том, что предварительное информирование в Российской Федерации должно быть доступно перевозчику или любому заинтересованному лицу, действующему в интересах перевозчика, с минимальными затратами. Тем более, что в современных условиях любой отправитель

или экспедитор, который ближе к отгрузке и к водителю, с минимальными затратами может подготовить сведения в электронном виде для предварительного уведомления страны транзита и передать информацию об этом перевозчику.

В результате специально для предварительного информирования о транзите российских таможенных органов на официальном сайте ФТС России (<http://www.customs.ru>) размещена ссылка на Интернет-портал электронного представления сведений (далее – портал ЭПС). С помощью портала ЭПС любое заинтересованное лицо, в том числе перевозчик, отправитель груза или экспедитор, бесплатно может подать в российские таможенные органы предварительную информацию для оформления транзита по территории Российской Федерации.

Электронное уведомление через портал ЭПС не требует электронной цифровой подписи и не имеет юридической значимости. Это означает, что перевозчик не может быть привлечен к административной ответственности за недостоверность сведений в электронном уведомлении, но разрешение на транзит получит только после предварительного информирования о транзите, которое должно пройти обработку в Единой автоматизированной информационной системе ФТС России (ЕАИС) по программе управления рисками и поступить в пункт пропуска, указанный в предварительном уведомлении.

Как в Евросоюзе, так и в России по прибытии в пункт пропуска перевозчик предъявляет в таможенный орган одновременно с документами на перевозку ссылочный номер предварительного уведомления или штрих-код уведомления. Должностное лицо пункта пропуска на основе сведений в предварительном электронном уведомлении и в представленных документах перевозчика оформляет разрешение на транзит.

На практике формирование и отправка электронного предварительного уведомления таможенных органов с использованием Интернет-программ TIR-EPD и Web-Transit при определенных навыках и использовании шаблонов для типовых перевозок занимает несколько минут. По экспертной оценке АСМАП, портал ЭПС предоставляет такие же возможности и должен послужить рабочим инструментом для отказа от услуг посредников по формированию электронной книжки МДП в России и ускорения прохождения границы.

Совершенно очевидно, что российским перевозчикам пора начинать широко пользоваться этим инструментом, потому что рано или поздно в России будет введено обязательное предварительное информирование. Все предпосылки к этому, в том числе в нормах таможенного кодекса Таможенного союза, существуют.

Концепция коллапса

Таможни Северо-Запада захлестнуло половодье очередей. На пропускных пунктах на границе очереди достигали 30 км. На внутренних таможнях автомобили в ожидании въезда простаивали по 5 суток. Говорят, руководство СЗТУ отдало негласный приказ не пропускать машины через границу, чтобы не допустить их скопления в городе.



Текст А. Камчатова. Фото Н. Панов

Для обсуждения проблемы простоев автотранспорта на внутренних и приграничных таможнях Северо-Запада 8 апреля в Санкт-Петербурге встретились руководители АС-МАП и Северо-западного таможенного управления, транспортных компаний Северо-Запада, комитета по транспортно-транзитной политике Правительства Санкт-Петербурга и представители транспортного Совета при губернаторе Санкт-Петербурга.

Реформы ради реформ?

Президент АСМАП Е. Москвичев в своем выступлении обозначил круг проблем, возникших у перевозчиков из-за простоев автотранспорта на внутренних и приграничных таможнях СЗФО, и предложил обсудить пути их решения.

Причиной простоев с начала 2010 г. послужила передача таможенным органам функций транспортного, фито- и

санитарного контроля. С середины марта они стали увеличиваться еще больше из-за ограничения направления грузовых машин на Выборгский и Пискаревский таможенные посты с приграничных таможен. А с начала апреля к числу неблагоприятных факторов добавилась смена программного обеспечения электронных систем приграничных таможен. Закрытие Выборгского и Пискаревского терминалов без предварительного информирования участников ВЭД и перевозчиков привели к многодневным простоям международного автотранспорта на оставшихся внутренних таможнях Санкт-Петербурга. Только от простоев на приграничных и внутренних таможнях транспортные компании понесли более 500 млн руб. убытка, бюджеты всех уровней недополучили свыше 200 млн руб. от транспортной работы.

Как сообщили перевозчики, сразу после закрытия терминалов в Петербурге стоимость таможенных услуг на приграничных постах подскочила в 2-5 раз. Грузовые автомобили сутками простаивают на платных стоянках. СЗТУ рекомендует участникам ВЭД и транспортно-логистическим компаниям

изменять маршруты грузовых и товарных потоков, но это не всегда возможно. Импортёры пытаются менять схему поставок, но у многих на счет Санкт-Петербургской таможни внесены большие авансовые платежи, а чтобы работать через другие таможни, необходимо внести предоплату и туда.

Из-за многодневных очередей на въезд на таможенные посты перевозчики подвергаются риску нарушения сроков доставки, поскольку порядок информирования таможенных органов о прибытии транспортных средств и товаров в таможню назначения не определен. Длительные простои в ожидании таможенных процедур могут являться причиной нарушения законодательства о режиме труда и отдыха водителей.

Многодневные простои приводят к социальной напряженности – засорению территорий, возникновению конфликтных ситуаций и т.п. Город забит грузовиками, что приводит уже не к пробкам, а полному коллапсу.

Аврал на таможне

Начальник СЗТУ Н. Галикеев проинформировал участников совещания о действиях таможенных органов, связанных с реализацией в СЗФО «Концепции таможенного оформления и таможенного контроля в местах, приближенных к Государственной границе Российской Федерации», и мерах, принимаемых ими по сокращению очередей перед таможнями в Санкт-Петербурге.

Все таможенные посты в Санкт-Петербурге («Шушарский», «Южный», «Красносельский», «Юго-Западный» и «Гатчинский») работают в авральном режиме. Таможенное оформление там осуществляется с 8 до 22 часов ежедневно. Выходные дни отменены. Увеличен штат сотрудников. Однако, даже с учетом принятых мер, эти таможенные посты не в состоянии оформить весь поток автомобилей.

Южный таможенный пост (терминал ОАО «Совавто-Петербург»), на который было перенаправлено большое число грузов, при финансовой поддержке города оборудовал свою территорию дополнительными туалетами, душами и кафе для водителей. Генеральный директор ОАО «Совавто-Петербург» В. Лазарян сообщил, что терминал сейчас успевает обрабатывать до 150 автомобилей в день, а для решения проблемы нужно выпускать 250.

Созданы условия для таможенного оформления на внутренних постах Выборгской, Кингисеппской, Псковской, Себежской и Новгородской таможен. СЗТУ дало указание производить там таможенное оформление без выходных, в течение 12-часового рабочего дня. Дважды в сутки СЗТУ направляет в приграничные таможенные органы (в том числе на таможенные посты, действующие в пунктах пропуска через государственную границу) информацию о свободных местах на внутренних складах временного хранения и длине очередей перед ними. Кроме того, Северо-западная таможенное управление ведет непрерывный мониторинг ситуации. Эта информация доводится до сведения всех заинтересованных лиц, получающих разрешение на внутренний таможенный транзит, с целью направления транспортных средств на менее загруженные склады временного хранения.

Н. Галикеев заверил, что комплекс мероприятий по оптимизации работы таможен Северо-Западного региона в

условиях изменения направления транзита товаров и ограничения мест таможенного оформления в Санкт-Петербурге будет проводиться и дальше.

Тем не менее, до конца текущего года еще пять таможенных постов Санкт-Петербургской таможни – «Шушарский», «Южный», «Красносельский», «Юго-Западный» и «Гатчинский» – будут закрыты. Будет образован только Шушарский автомобильный таможенный пост для оформления поставок комплектующих автозаводам и Василеостровский пост на территории «ЛенЭкспо». В будущем планируется сохранить в Санкт-Петербурге таможенное оформление лишь тех товаров, в отношении которых отсутствуют обязательные требования об их таможенном оформлении вблизи Государственной границы. В настоящее время перечень таких товаров уже существует. К ним, в частности, относятся скоропортящиеся пищевые товары, фармацевтическая и лекарственная продукция, культурные ценности, сырье, ввозимое российскими промышленными предприятиями для собственного производства и др.

Верить – не верить?

Президент АСМАП Е. Москвичев в своем заключительном выступлении отметил, что решать проблемные вопросы по реализации «Концепции...» таможенным органам необходимо совместно с государственными органами субъектов Федерации, городскими и областными администрациями, компаниями брокеров, экспедиторов, перевозчиков. Свое мнение по поводу изменения логистических маршрутов должны высказать также владельцы и получатели грузов. А они, кстати, опасаются, что реформирование приведет к выдавливанию с рынка международных автомобильных перевозчиков и перераспределению грузопотоков в пользу железной дороги.

Ситуация может осложниться еще больше в связи тем, что с ростом экономической активности в Российской Федерации в последнее время наметилась положительная тенденция увеличения грузопотока, что также потребует увеличения производительности таможенных постов.

Снять напряженность поможет открытие на приграничных территориях новых терминалов. Однако их строительство займет не менее 2 лет, а привлечь инвестиции в эту сферу теперь будет гораздо сложнее. Ведь инвесторы рассчитывают на длительный срок эксплуатации и надеются на какие-то гарантии. А в рамках реформы, к примеру, недавно были закрыты Выборгский (терминал корпорации «Стерх») и Пискаревский (терминал ГК «Транссфера») посты. Комплексы, рассчитанные на обработку 500 автомобилей в сутки, были построены в тот период, когда ФТС реализовала план по переносу оформления грузов за черту города и призвала бизнес строить терминалы в зоне кольцевой автодороги.

Стоимость строительства современных терминалов составляет не меньше 10 млн долл. США. Срок окупаемости подобных проектов – лет 5-7. Терминалы проработали не более 2 лет.

Впрочем, говорят, что 8 из 15 новых таможенно-логистических комплексов, которые планируется построить на границе, будет возводить ФГУП «РОСТЭК» и его дочерние предприятия.

Изучаем перспективы

Для дальнейшего развития международных перевозок и реализации в полной мере транзитного потенциала нашей страны освоение новых направлений, прежде всего, для доставки внешнеторговых грузов между Россией и Китаем, имеет огромное значение.

Текст А. Воронин

Торгово-экономические отношения регионов Сибири и Дальнего Востока с КНР приобрели в последние годы стабильный характер, особенно в отношении импорта. Согласно данным российской таможенной статистики, объем импортных перевозок из Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) КНР в Алтайский край, Новосибирскую, Кемеровскую, Омскую и Томскую области за 6 месяцев 2009 г. составил в общей сложности 13,43 тыс. т, в основном обеспечиваемых казахстанским транспортом.

Предложение об открытии маршрута перевозок грузов автомобильным транспортом между Российской Федерацией (пос. Веселоярск Алтайского края) и Китайской Народной Республикой (г. Урумчи, СУАР) транзитом через Казахстан поступило от международных перевозчиков - членов АСМАП Алтайского края и было поддержано аппаратом Полномочного представителя Президента Российской Федерации в Сибирском федеральном округе. Данный вопрос нашел отражение в материалах 13-го заседания Подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта Комиссии по подготовке регулярных встреч Глав



правительств Российской Федерации и Китайской Народной Республики в сентябре 2009 г. в Пекине.

Для предметной проработки вопроса об открытии маршрута Алтайский край (РФ) – СУАР (КНР) транзитом через Казахстан была сформирована рабочая группа экспертов Минтранса России и АСМАП, которая отправилась в Сибирский федеральный округ. При подготовке к поездке были изучены все имеющиеся материалы.

По данным таможенной и транспортной статистики, доля китайского направления в общем объеме международных автоперевозок грузов по СФО составила за 6 месяцев 2009 г. 44% (с учетом перевозок через МАПП «Забайкальск»).

В основном сырьевая направленность российского экспорта в Китай из упомянутых выше субъектов СФО предопределяет использование для его доставки преимущественно железнодорожного транспорта. Тем не менее, автомобильный транспорт также может обеспечивать перевозку грузов широкой номенклатуры. В частности, продуктов животноводства, масличных семян и различных плодов, удобрений, изделий из древесины, оборудования, электрических машин и др. В перспективе возможна поставка муки.

Для доставки товаров из Китая по импорту сфера применения автотранспорта значительно расширяется. Это – рыба и ракообразные, овощи и корнеплоды, фрукты и орехи, продукты переработки овощей и фруктов, готовые продукты из мяса, рыбы, моллюсков, сахар и кондитерские изделия, обувь, готовые текстильные изделия, одежда и аксессуары к ней, инструменты, мебель и т.д.

Транспортировка грузов между РФ и КНР осуществляется в соответствии с требованиями Конвенции МДП. Доминирующее место на этом рынке занимают автоперевозчики Республики Казахстан, которые с наступлением экономического кризиса даже увеличили свой удельный вес, тогда как объемы перевозок российским и китайским транспортом снизились.

Перемещение товаров из СУАР в Алтайский край и Новосибирскую область в основном идет через многосторонний автомобильный пункт пропуска (МАПП) «Веселоярск». Транспортировка различных грузов, в том числе дорогостоящих, которые следуют транзитом через территорию Казахстана, осуществляется российскими и казахстанскими грузовыми автомобилями с использованием электронной пломбы, обеспечивающей контроль за движением автотранспортных средств путем применения спутниковых средств связи.

В условиях финансово-экономического кризиса актуальность проезда российских АТС по маршруту «СУАР – Алтайский край» транзитом через Казахстан возросла еще больше. По мне-

нию Администрации Алтайского края, перевозки грузов автотранспортом из Китая в Сибирский федеральный округ через территорию Казахстана позволят существенно увеличить объемы приграничного торгового оборота края и всего Сибирского региона.

У алтайских транспортников есть резерв провозных возможностей: 107 международных перевозчиков имеют 350 большегрузных автомобилей, причем парк грузовиков может быть увеличен в два и более раз за счет привлечения автотранспортных средств, используемых на других работах.

Однако, для создания более благоприятных условий для обеспечения развития перевозок внешнеторговых грузов между СУАР и Алтайским краем необходимо решить ряд вопросов.

Так, например, органы контроля СУАР препятствуют въезду на свою территорию российских автотранспортных средств, прибывших транзитом через Казахстан.

По оценке российских перевозчиков, из 830 км автодорог на маршруте от Веселоярска до МАПП «Бахты» (РК) – МАПП «Тачен» (КНР) более 600 км требуют ремонта. Стоянки и площадки для отдыха водителей не обустроены. На протяжении всего маршрута недостаточно автозаправочных станций и имеется всего одна необорудованная охраняемая стоянка.

Несомненно, необходима организация безопасного и беспрепятственного транзита через территорию Казахстана, ликвидация поборов с перевозчиков на маршруте следования, обустройство зон отдыха.

Следует также учитывать, что по мере возрастания объемов перевозок потребуются увеличение пропускной способности АПП.

МАПП «Веселоярск» оборудован по временной схеме. Планируется его обустройство на постоянной основе. Проектная пропускная способность пункта составляет в сутки: грузовых транспортных средств – 15; автобусов – 24; легковых транспортных средств – 50; физических лиц – 1080.

По информации перевозчиков, на пункте пропуска грузовые автомобили нередко простаивают в ожидании окончания оформления автобусов с пассажирами.

АПП не оборудован для полного таможенного досмотра транспортных средств с товаром. Для проведения досмотровых операций автомобили направляются на таможенный пост «Горнякский» Алтайской таможни, расположенный на расстоянии 43 км от пункта пропуска «Веселоярск».

Следует отметить, что таможенное сопровождение как мера обеспечения по соблюдению таможенного законодательства РФ при внутреннем таможенном транзите в российской таможенной практике перестала применяться, в том



числе на малых расстояниях и в приграничных зонах. В связи с этим возникает задача оформления процедуры внутреннего таможенного транзита от Рубцовского до Горнякского таможенного поста с предоставлением документов об обеспечении уплаты таможенных пошлин и налогов. В этом случае от перевозчика или иных заинтересованных лиц потребуются дополнительные финансовые и временные затраты.

Однако целесообразней было бы таможенное оформление китайских товаров осуществлять на Рубцовском таможенном посту, расположенном в 10 км от пункта пропуска «Веселоярск». При этом не потребуется оформление процедуры внутреннего таможенного транзита.

Потенциально такие возможности имеются. Есть СВХ и таможенный брокер ЗАО «РОСТЭК-Алтай», необходимые коммуникации и возможность электронного декларирования. К тому же, в рамках Концепции таможенного оформления и таможенного контроля в местах, приближенных к Государственной границе Российской Федерации планируется создать к 2012 г. таможенно-логистический терминал в районе с. Веселоярск.

Рабочая группа провела консультации встречи с представителями Администрации Алтайского края, краевой Торгово-промышленной палаты, таможенных и пограничных органов, Ространснадзора СФО и аппарата Полномочного представителя Президента РФ в СФО, дорожных администраций и автоперевозчиков края. Были обследованы автодороги и прилегающая к ним инфраструктура по маршруту Новосибирск – Барнаул – Рубцовск – Веселоярск – Горняк, СВХ в зоне деятельности МАПП «Веселоярск», а также непосредственно сам пункт пропуска.

По итогам поездки сделаны выводы: пере-

возки китайских товаров российскими и казахстанскими перевозчиками по маршруту «Тачен (КНР) – Бахты (РК) – Веселоярск (РФ)» и далее по территории Российской Федерации до места назначения могут осуществляться на постоянной основе. Перевозки китайских товаров китайскими перевозчиками до таможенного поста «Горнякский» можно осуществлять в пилотном режиме, имея в виду в дальнейшем перевод их на СВХ Рубцовского таможенного поста при условии снятия ограничений по таможенному оформлению китайских товаров на данном таможенном посту. При возрастании объемов перевозок потребуются увеличение пропускной способностью АПП «Веселоярск».

При проработке вопросов организации международных перевозок грузов автомобильным транспортом между СУАР (КНР) и Алтайским краем (РФ) транзитом через Казахстан следует учитывать планы создания Таможенного союза и положения Концепции таможенного оформления и таможенного контроля в местах, приближенных к Государственной границе Российской Федерации. В связи с этим, предложенная транспортно-таможенная технологическая схема может претерпевать изменения и потребует дальнейшей проработки по мере реализации перспективных планов.

По итогам поездки АСМАП подготовил и направил в Минтранс России материалы и предложения к переговорам между Министерством транспорта Российской Федерации и Управлением коммуникаций СУАР по открытию вышеуказанного маршрута. В соответствии с Соглашением между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении от 18.12.1992 г. автомобильные перевозки между двумя странами осуществляются через пограничные пункты и по дорогам, открытым для международного автомобильного сообщения. Таким образом, необходимым условием для выполнения перевозок по указанному маршруту становится достижение и надлежащее юридическое закрепление договоренности между российской и китайской стороной об открытии соответствующих автомобильных дорог и пунктов пропуска для международных автомобильных перевозок, выполняемых российскими и китайскими перевозчиками, а также согласование проезда авторанспортных средств с компетентными органами Республики Казахстан.

Подобные проекты по изучению новых перспективных маршрутов АСМАП предполагает развивать и в дальнейшем в целях расширения возможностей своих членских организаций, особенно в регионах Сибири и Дальнего Востока.

Новая маркировка шин

С ноября 2012 г. производители и продавцы шин обязаны будут информировать покупателей о трех важных показателях, оказывающих влияние на безопасность, экономичность и экологические свойства используемых шин.

Европейский парламент ввел новый стандарт маркировки шин, обязывающий производителей указывать информацию о таких показателях, как сцепление на мокрой дороге, топливная экономичность и уровень шума шин. Это должно стимулировать рынок к использованию шин с низким коэффициентом сопротивления качению и топливо-сберегающих шин.

Новые требования станут обязательными во всех странах ЕС с 1 ноября 2012 г. Дилерам производителей шин и розничным продавцам предписывается снабжать соответствующими наклейками все новые шины, а в случае невозможности указать эти сведения на протекторе шин или в непосредственной близости от них продавцы обязаны проинформировать покупателей об этих показателях до совершения покупки. Кроме того, соответствующие сведения должны быть приведены в сопроводительной технической документации и на Интернет-сайтах производителей.

Как же будет выглядеть маркировка новых показателей?

Топливная экономичность

Энергосбережение шин определяется уровнем сопротивления качению: чем ниже сопротивление, тем более экономична шина. В маркировке применяется стандартная цветовая пиктограмма, используемая в Евросоюзе. Оценка топливной экономичности указывается на левой стороне маркировки. Класс А обозначает самую высокую экономичность, класс G - самую низкую.

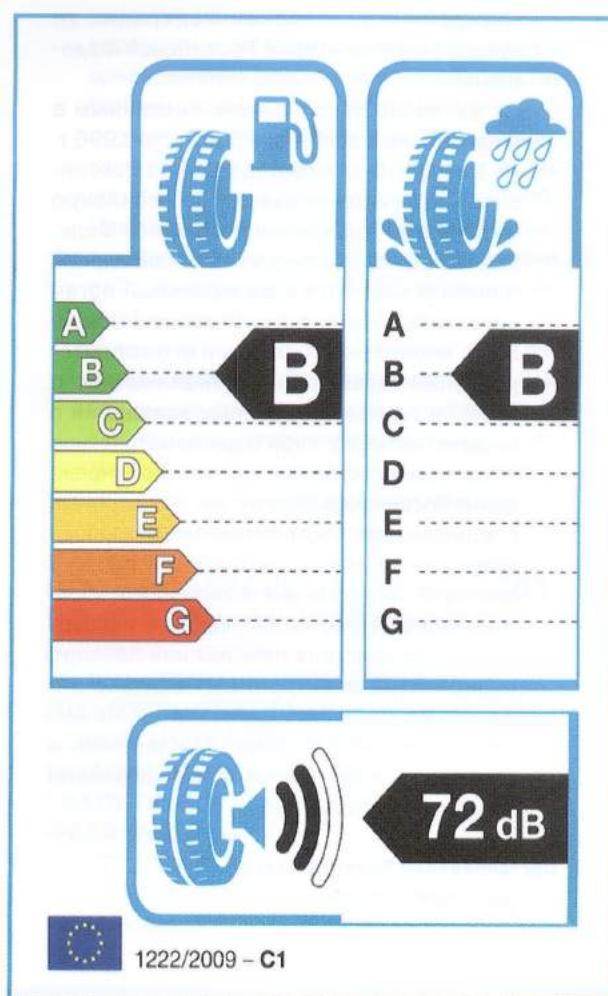
Сцепление на мокрой дороге

Оценка сцепления шины на мокрой дороге указывается на правой стороне маркировки. Сцепление на мокрой дороге оценивается классами от А до G, где А - наилучшее сцепление, G - наихудшее. Чем выше класс, тем короче тормозной путь, что особенно важно при вождении в дождь.

Уровень шума

Уровень шума шин измеряется в децибелах и указывается в нижней части новой маркировки в виде одной,

двух или трех звуковых волн из стилизованного динамика. Самый высокий уровень шума обозначается тремя черными волнами, самый низкий - одной, показывающей, что уровень шума данной шины не менее чем на 3 дБ ниже разрешенного уровня.



НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Федеральные законы

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 09.03.2010 № 24-ФЗ

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «О ПОРЯДКЕ ВЫЕЗДА ИЗ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ВЪЕЗДА В РОССИЙСКУЮ ФЕДЕРАЦИЮ»

Внесены уточнения в порядок оформления паспорта, удостоверяющего личность гражданина Российской Федерации за пределами территории Российской Федерации

Согласно дополнениям, внесенным в Федеральный закон от 15 августа 1996 г. № 114-ФЗ «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию», гражданин Российской Федерации при подаче письменного заявления о выдаче паспорта в федеральный орган исполнительной власти, ведающий вопросами иностранных дел, или его территориальный орган, к компетенции которого отнесен прием письменных заявлений о выдаче паспорта, либо в дипломатическое представительство или консульское учреждение Российской Федерации, оснащенные специальными программно-техническими средствами для оформления и выдачи паспорта, содержащего электронный носитель информации, вправе выбрать паспорт со сроком действия пять лет или паспорт, содержащий электронный носитель информации, со сроком действия десять лет, что отражается данным гражданином в соответствующем письменном заявлении о выдаче паспорта.

Постановления Правительства Российской Федерации

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 17.03.2010 № 152

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Расширен перечень полномочий, осуществляемых Министерством транспорта РФ

Установлено, что в числе прочих нормативных правовых актов Минтранс России принимает также акты в области организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах, включая нормы и правила, устанавливающие требования к проектам и схемам организации дорожного движения.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 24.02.2010 № 87

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ — ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 23 ОКТАБРЯ 1993 Г. № 1090»

Внесены изменения в «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»

В частности, «Основные положения...», утвержденные Постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения», дополнены новой нормой, согласно которой в автобусах, используемых для перевозки пассажиров в

междугородном сообщении, места для сидения должны быть оборудованы ремнями безопасности. Изменения вступают в силу с 1 марта 2010 г.

РАСПОРЯЖЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 25.03.2010 № 411-Р

«О ЗАКРЫТИИ РАСПОЛОЖЕННЫХ В ОМСКОЙ, АСТРАХАНСКОЙ, САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТЯХ И АЛТАЙСКОМ КРАЕ ДВУСТОРОННИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

С 1 апреля 2010 г. закрываются двусторонние автомобильные пункты пропуска через Государственную границу Российской Федерации «Караман» (Омская область), «Кулунда» («Чалдай») (Алтайский край), «Малый Арал» (Астраханская область), «Никополь» (Омская область) и «Фомин» (Саратовская область).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 20.02.2010 № 75

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО ВОПРОСАМ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА»

Расширен перечень полномочий, осуществляемых Федеральной таможенной службой

В соответствии с изменениями, внесенными в Положение о Федеральной таможенной службе, утвержденное Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июля 2006 г. № 459, в перечень нормативных правовых актов, принимаемых ФТС России, в частности, включены: форма и порядок использования таможенного приходного ордера; форма требования об уплате таможенных платежей; форма решения о взыскании денежных средств в бесспорном порядке; порядок установления специальных упрощенных процедур таможенного

оформления; форма квитанции, удостоверяющей принятие товаров на хранение на склад временного хранения таможенного органа; форма разрешения на переработку товаров для внутреннего потребления; обязательные требования к обустройству, оборудованию и месту расположения помещений и (или) открытых площадок, предназначенных для использования в качестве таможенного склада; форма решения о приостановлении операций по счетам плательщика таможенных пошлин, налогов в банке; форма протокола об аресте имущества плательщика таможенных пошлин, налогов. Согласно дополнениям, внесенным в Положение о Министерстве финансов Российской Федерации, утвержденное Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 г. № 329, по согласованию с ФТС России Минфин России принимает акты, устанавливающие максимальные суммы одной банковской гарантии и максимальные суммы всех одновременно действующих банковских гарантий, выданных одним банком или одной организацией, для принятия банковских гарантий таможенными органами в целях обеспечения уплаты таможенных платежей. Изменениями, внесенными в Постановление Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2005 г. № 786 «Об акцизных марках для маркировки алкогольной продукции» определено, что изготовление акцизных марок для маркировки алкогольной продукции осуществляется в соответствии с образцами, перечнями реквизитов и элементов защиты, утвержденными ФТС России (ранее такое утверждение возлагалось на Минэкономразвития России).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 1 АПРЕЛЯ 2010 Г. № 211

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОЛОЖЕНИЕ О ФЕДЕРАЛЬНОМ ДОРОЖНОМ АГЕНТСТВЕ И ПОЛОЖЕНИЕ О МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Согласно изменениям Росавтодору и Минтрансу России предоставлены допол-

нительные полномочия. Росавтодор вправе передавать в доверительное управление госкомпания федеральные автодороги общего пользования. Чтобы изъять земельные участки и (или) расположенные на них объекты недвижимого имущества для размещения автодорог, Агентство вправе поручить Автодору подготовить проект решения об изъятии, уведомить собственников (иных заинтересованных лиц), заключить договоры об оценке участков и др.

Помимо этого, Росавтодор может предоставить госкомпания земельные участки, находящиеся в федеральной собственности или государственная собственность на которые не разграничена без проведения торгов (конкурсов, аукционов) и предварительного согласования мест размещения объектов.

**Нормативные правовые акты
федеральных органов исполнительной власти**

**ПРИКАЗ РОСАВТОДОРА
ОТ 09.02.2010 № 9**

**«О ВВЕДЕНИИ ПЕРИОДОВ
ВРЕМЕННОГО ОГРАНИЧЕНИЯ
ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ
ДОРОГАМ ОБЩЕГО
ПОЛЬЗОВАНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО
ЗНАЧЕНИЯ В 2010 ГОДУ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РФ
03.03.2010 № 16544.**

В период с 25 марта по 25 июня 2010 г. вводится временное ограничение движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения

Устанавливается временное ограничение движения транспортных средств (продолжительностью не более 30 дней), следующих с превышением временно установленной допустимой нагрузки на ось, посредством установки дорожных знаков и знаков дополнительной информации (таблички). Сроки начала и окончания действия временного ограничения движения по конкретным участкам автомобильных дорог с учетом особенностей региона и

дорожно-климатических условий уточняются федеральными государственными учреждениями согласно приложению № 1 к Приказу. Предельно допустимые нагрузки на ось транспортного средства в разрезе автомобильных дорог и их участков определены в приложении № 2. Выдача пропусков уполномоченным организациям будет осуществляться в соответствии с разрядкой, содержащейся в приложении № 3.

**ПРИКАЗ ФТС РОССИИ
ОТ 03.02.2010 № 173**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПРИКАЗ ФТС РОССИИ ОТ
23 ИЮНЯ 2009 Г. № 1160»
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РФ
24.03.2010 № 16724.**

Внесены уточнения в Порядок таможенного оформления товаров и транспортных средств, перемещаемых в рамках Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о сотрудничестве в нефтяной сфере

В частности, установлено, что для оформления процедуры убытия с таможенной территории Российской Федерации товаров и транспортных средств, вывозимых в рамках Соглашения, перевозчик (любое иное лицо, действующее по его поручению) представляет в таможенный орган документы, содержащие сведения, предусмотренные Порядком таможенного оформления товаров и транспортных средств, перемещаемых в рамках Соглашения, а также подтверждающие помещение товаров под таможенный режим, предусматривающий вывоз товаров с таможенной территории Российской Федерации.

**ПИСЬМО МВД РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 25.02.2010 № 13/5-427**

**«О НАРУШЕНИЯХ ПРАВИЛ
УСТАНОВКИ ВНЕШНИХ СВЕТОВЫХ
ПРИБОРОВ»**

В связи с многочисленными обращени-

ями, поступающими в Департамент ОБДД МВД России по вопросам использования на транспортных средствах фар с газоразрядными источниками света («ксеноновыми лампами»), разъяснено следующее. Использование во внешних световых приборах источников света (ламп), не соответствующих типу данного светового прибора, нарушает условия обеспечения безопасности дорожного движения вследствие целого ряда физических (габариты искрового разряда, длина волны, угол рассеяния отраженного излучения) и технических факторов (класс отражающей поверхности рефлектора, наличие на транспортном средстве автоматического корректора светового пучка и омывателя фары). Таким образом, применение в фарах, предназначенных для использования с лампами накаливания, в том числе галогенными, газоразрядных источников света приводит к несоответствию режима работы внешних световых приборов требованиям конструкции транспортного

средства и соответствующим образом квалифицируется в судебных решениях. Правильность данной квалификации подтверждена Постановлением Верховного Суда Российской Федерации от 15 декабря 2009 г. № 11-АФ09-1246. Установлено, что в случае управления транспортным средством со световыми приборами, режим работы которых не соответствует требованиям «Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения», может быть возбуждено дело об административном правонарушении, предусмотренном ч. 3 ст. 12.5 КоАП России. Эксплуатация транспортных средств может быть запрещена в порядке, предусмотренном ст. 27.13 КоАП России. При необходимости на орудие административного правонарушения (источник света) может быть наложен арест в порядке, предусмотренном ст. 27.14 КоАП России.

2013

**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.



www.cargobull.ru



**SCHMITZ
CARGOBULL**
The Trailer Company.

Мы понимаем специфику Вашего дела и успешно реализуем Ваши идеи. Будьте с нами.



Информация по тел.: +7495 234 93 24

Проезд по платным дорогам тарифицировали

Правительство РФ опубликовало правила оказания услуг по организации проезда по платным автомобильным дорогам. Размер платы будет устанавливаться оператором — госкомпанией «Российские автомобильные дороги» («Автодор»), а методика расчета таксы и ее максимальный размер — правительством, гово-



рится в постановлении. Согласно программе «Автодора» стоимость проезда для легковых машин составляет 1 руб. за километр. Позже Минтранс заявил, что плата будет «от рубля до пяти». В этом году в распоряжение «Автодора» будут переданы первые федеральные трассы, которые и станут платными: М10 «Москва - Петербург», «Дон», «Украина», ЦКАД, М5 «Урал», М8 «Холмогоры», М9 «Балтия», М6 «Каспий». Сумма, которую придется заплатить пользователю платной автодороги, может быть разной в зависимости от категории транспорта, от времени суток, дня недели или месяца года. Оператор вправе предоставить скидки автомобилистам. В постановлении прописано, что водитель и автомобиль будут фотографироваться, а на видеопленку — фиксироваться регистрационный номер машины, время и место пользования платной трассой. Эта база данных будет секретной. Можно принимать любые правила, но судить о самой идее платных дорог имеет смысл по итоговому расценкам на проезд, считает член общественного совета Росавтодора В. Лысаков: «Если цена будет в пределах 1-3 руб., это нормально». За эти деньги на трассе не должно быть машин с мигалками, кроме «скорой помощи» и милиции, ограничений в 40 км/ч и гаишников в кустах, замечает он.

www.moiplan.ru

Половину стоимости топлива составляют налоги

В стоимость топлива на российском розничном рынке входит 44,1% различных налогов. Об этом говорится в «Анализе вопросов ценообразования на внутреннем рынке нефтепродуктов», подготовленном Минэнерго и опубликованном на сайте ведомства.

Так, если учесть, что средняя стоимость литра Аи-92 составляет 22,39 руб., то в эту сумму входит почти 10 руб. налогов: 3,42 руб. налога на добавленную стоимость, 3,78 руб. налога на добычу полезных ископаемых и 2,69 руб. акциза.

Для дизельного топлива налоги составляют 43,1% от конечной цены: акциз составляет всего 90 коп., зато НДС — 4,25 руб., а НДС — 2,82 руб. при цене литра топлива в 18,5 руб.

В Минэнерго обратили внимание на то, что сейчас в России один из самых низких уровней цен на моторные виды топлива, если очистить их от косвенных налогов. Более низкие цены существуют только в странах, жестко регулирующих стоимость топлива, например, в Иране и Венесуэле. С учетом налогов стоимость бензина в России также является низкой, отмечают чиновники.

«Анализ вопросов ценообразования на внутреннем рынке нефтепродуктов» был выпущен в рамках подготовки методики расчета цен на бензин и керосин в России, которая нужна для того, чтобы не допустить слишком резкого повышения стоимости топлива.

Ранее со своей формулой цен на нефтепродукты уже определились в Федеральной антимонопольной службе. Чиновники этого ведомства считают, что стоимость топлива необходимо рассчитывать как котировку в ближайшем к нефтеперерабатывающему заводу центре международной торговли (например, Роттердаме или Сингапуре) минус экспортная пошлина и затраты на транспорт. После этого сумма переводится в рубли, к ней прибавляется стоимость транспортировки по России, акциз и НДС. В ФАС считают, что цены в стране не должны отличаться от полученных по формуле больше чем на 1-2%.

В «Лукойле», крупнейшей частной нефтяной компании России, уже предложили свой вариант формулы. За основу берется среднемировая цена, а предел колебаний расширяется до 10-20%.

Lenta.ru

За SMS-ки будут штрафовать

Правительство США законодательно запретило водителям грузовиков и автобусов на-

бирать SMS-сообщения во время вождения. Максимальный размер штрафа за нарушение этого требования будет доходить до 2750 долл. США. Ранее аналогичный запрет был введен для водителей машин, принадлежащих федеральному правительству.

Запрет на набор за рулем автомобиля SMS-сообщений был введен после исследований, показавших, что в этом случае водители сильно отвлекаются от дороги, что может привести к аварии. В США уже зафиксировано около 200 тыс. ДТП, произошедших из-за «эсэмэсок».

Как сообщалось ранее, согласно данным института VirginiaTech Transportation Institute, на набор короткого сообщения человек тратит примерно 4,6 сек. За это время двигающийся со скоростью 90 км/ч автомобиль успевает проехать расстояние, которое равно длине футбольного поля. Другое исследование показало, что водители, набирающие за рулем SMS или отвлекающиеся на магнитоу, на 10% чаще других склонны к непроизвольному отклонению от прежней траектории движения и смене полосы.

В настоящее время запрет на набор сообщений за рулем для водителей любых транспортных средств уже действует в более чем 20 штатах, а федеральный закон представлен на рассмотрение Конгрессу США.

Отметим, что большая часть самих американцев, согласно опросу телесети CBS и газеты The New York Times, поддерживает запрет на набор SMS-сообщений за рулем.

auto.lenta.ru

На финской границе начали отлавливать россиян, нарушивших правила дорожного движения

Российские водители, превышающие скоростной режим на автодорогах Финляндии, теперь не смогут избежать наказания, скрывшись на родине. Установленные в восточной Финляндии автоматические камеры наблюдения передают сведения о нарушителях на пограничный переход Ниирала (Niirala), где их будет ждать наказание по суровым финским законам.

Несколько штрафных квитанций уже вручены автовладельцам прямо на границе. «Самые большие проблемы с оплатой штрафов касаются русских. Теперь они будут вынуждены осознать, что не смогут превышать скорость без последствий», — заявляет представитель управления полиции Хейкки Ихалайнен (Heikki Ihalaainen).

В случае неуплаты штрафа нарушители правил дорожного движения могут получить отказ в предоставлении визы.

Интерфакс

KRONE – номер один

Компания KRONE признана лучшим производителем прицепной техники. Торжественное мероприятие, на котором компании Fahrzeuge Bernard Krone GmbH была вручена престижная награда от журнала Verkehrs Rundschau, оценившего репутацию производителя в категории «прицепы и надстройки», состоялось в Мюнхене.

Эта награда была присуждена компании Krone на основе результатов исследования, которое по заказу Verkehrs Rundschau проводилось институтом TNS Emid. В исследовании приняли участие 400 менеджеров по закупке из различных транспортно-экспедиционных компаний (включая промышленные и коммерческие предприятия, имеющие свой собственный парк коммерческих автомобилей). В результате компания Krone была признана лидером, получив 766 очков из 1000 возможных.

«Нам очень приятно получить такую награду. Она доказывает, что транспортные и экспедиторские компании отдают должное не только инновациям, но и самому продукту, а также качеству предоставляемого сервиса. Такие разработки Krone как Krone ECO₂ Liner с новой системой быстрого закрепления тента Easy Tarp Tarpaulin Quick Release Fastener показывают, что рынок не только позитивно взглянул на инновации Krone, но и оценил их необходимость для более экономичной работы транспортной отрасли», — отметил владелец и генеральный директор компании Bernard Krone.

Присуждение первого места в рейтинге от Verkehrs Rundschau — еще одно доказательство того, что Krone ориентирована на работу в тесном сотрудничестве со своими клиентами. В дополнение к 5 производственным направлениям, таким как производство тентовых и рефрижераторных полуприцепов, контейнерных платформ, сменных кузовов и кузовов для грузовых автомобилей и прицепов, Krone предлагает полный спектр таких услуг, как финансирование, Сервис-локатор, круглосуточный сервис и телематику.





Новая Scania будет обучать водителей

В начале апреля состоялась российская премьера новой модели Scania R-серии, получившую звание «Truck of the Year (грузовик года) - 2010».

Текст А. Камчатова. Фото Scania

Знакомство состоялось на Дмитровском автополигоне. Для того чтобы клиенты и журналисты в полной мере сумели «почувствовать разницу», на тест-драйв выкатили еще и старую R-ку с двигателем Евро-3. У новой – двигатель Евро-5 с системой каталитической нейтрали-

зации SCR, то есть с реагентом AdBlue (кстати, тягачи могут оснащаться и двигателем EGR с рециркуляцией отработавших газов, но он уж очень чувствителен к качеству топлива). Автомобили R-серии можно заказать в комплектации с 6-цилиндровыми двигателями объемом 12 или 13 л и двигателями V8 объемом 16 л.

Обе машины, представленные на тест-драйв, были 420-сильные, но старая оснащена механической коробкой передач, а новая – автоматизированной КПП Opticruise. Коробку тоже модернизировали, и теперь Opticruise наконец-то выпускается без педали сцепления (хотя можно заказать тягач и с педалью), а переключает сцепление электрогидравлическая (а не гидропневматическая) система, что позволяет сделать переключение быстрее, мягче и удобнее. Она настолько умна, что адаптирует процесс переключения передач к индивидуальному стилю вождения, определяет углы спуска, подъема и степень загрузки автомобиля.

Система Opticruise встроена в крышку стандартной 8-, 12- или 12+2-ступенчатой коробки передач Scania, на которой по заказу может устанавливаться ретардер. А вот устройство, удерживающее автомобиль на уклоне при выключенном сцеплении, входит в стандартную комплектацию полностью автоматизированного варианта системы Opticruise.

Но сначала оценим изменения экстерьера. Решетка радиатора стала больше, но это не для красоты, а для обеспечения подачи большего объема воздуха к радиатору и в моторный отсек, что особенно важно для нового поколения дизельных двигателей стандарта Евро-5. К тому же она улучшает аэродинамику. Этой же цели служит и обновленный дизайн бампера, а новый боковой обтекатель шасси с низким лобовым сопротивлением по сравнению с прежним дизайном снижает расход топлива на 1%. Ходовые огни на светодиодах и очистители фар





высокого давления – это даже не дань моде, а требование времени.

Автомобили с колесной формулой 4х2 благодаря переносу в другое место аккумулятора получили топливный бак емкостью 1500 л (это разрешенный

максимум для стран Европы), у тягачей с колесной формулой 6х2 емкость топливных баков увеличена до 1000 л.

Интерьер кабины изменился очень сильно. Конструкторы Scania всегда много внимания уделяют эргономике рабочего места водителя, но новая R-ка в этом смысле превзошла все ожидания. Жизненное пространство удивительным образом делится на зоны, например, рабочего пространства, спальных мест и зоны отдыха. Куча всевозможных отсеков, карманов и ящичков позволяют держать под рукой все, что может понадобится водителю во время вождения автомобиля. В передней панели появился столик, и даже под мобильные телефоны предусмотрено 2 полочки. Появилось и место для кофеварки, которое раньше было только в кабинах Topline.

На руле слева располагаются кнопки управления радиоаппаратурой, справа – клавиши приборов дисплея, в нижней части – управление круиз-контролем. Но радиоприемник сам регулирует громкость в зависимости от скорости движения.

Панель приборов мягкая, как на «топовых» легковушках. В отделке интерьера R –серии





используются четыре варианта расцветки: «песчаный» или «каменный», оба — в темных или светлых тонах. Бортвой компьютер может «разговаривать» на 15 языках, в том числе и на русском.

В числе особо впечатляющих новшеств — спальное место, которое являет собой «верх матрасной технологии». По заказу Scania новую кровать сконструировал «один известный производитель». Она имеет раздвижную конструкцию (от 730 до 900 мм), и при увеличении расстояния между пружинами матрац удивительным образом становится мягче.

Но самая главная «примочка» новой R-ки, которая буквально произвела фурор — система поддержки водителей Scania Driver Support. Все дело в том, что пресловутый «человеческий фактор», то есть манера вождения «прокладки между рулем и сиденьем», способен свести на нет усилия армии конструкторов, технологов и инженеров, которые годами добиваются снижения расхода топлива на доли процента. После того как водитель проходит обязательную

подготовку, его стиль езды становится более экономичным примерно на 10%, но спустя полтора-два года снижение расхода топлива в зависимости от стиля езды оставляет всего 2-3%.

Поэтому Scania разработала систему, которая непрерывно анализирует данные, поступающие от различных датчиков на автомобиле, и постоянно контролирует действия водителя. Этот «персональный тренер» оценивает вождение автомобиля на основании эталонных параметров и дает водителю советы и рекомендации во время движения, а также выставляет общую оценку стилю вождения. Иными словами, автомобиль постоянно тренирует водителя, приучая его ездить «как надо». Система оценивает действия водителя по четырем параметрам: преодоление подъемов, торможение, предусмотрительность и переключение передач (если коробка с ручным управлением). Оценка любого параметра или суммарная определяется по 100-балльной шкале и высвечивается на дисплее.

Если действия водителя соответствуют оптимальным параметрам, на дисплее гордо сияют пять звездочек и появляется надпись: «Отличное вождение» или просто «Хорошо тор-



Driving tips

Next time: Release accel.
pedal before top



мозишь». Но система может выдать подсказку типа «Выключи ретардер» или «В следующий раз отпусти педаль газа перед вершиной подъема».

Очевидно, что система Scania Driver Support «обречена» на успех. Ведь она не только обеспечит экономию топлива для транспортной компании. Но и позволит не отрывать водителей от работы для обязательной в странах Европы переподготовки. Директива 2003/59/ЕС предусматривает 35-часовое обучение водителей каждые пять лет. А Scania Driver Support отвечает всем требованиям директивы, и водители будут обучаться, так сказать, без отрыва от производства.

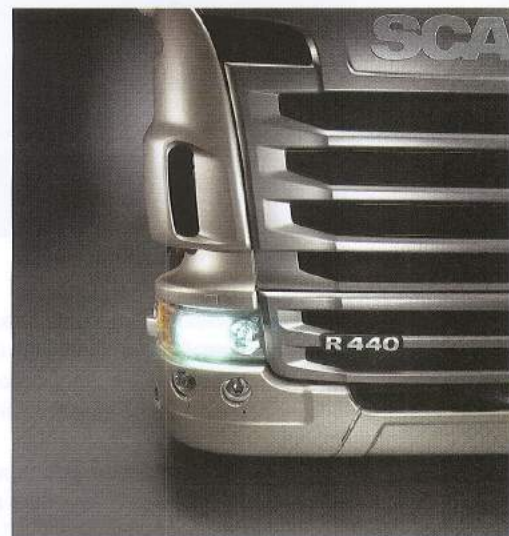
Система Scania Driver Support будет входить в стандартную комплектацию автомобилей, оснащенных электронной тормозной системой (EBS), ретардером и коробкой передач с делителем и демультипликатором.

Жюри конкурса «Truck of the Year» по достоинству оценило новую модель Scania. Председатель жюри, в состав которого входят журналисты изданий о коммерческом транспорте 22 стран Европы, Ж. Гриффини прокомментировал решение так: «Во время такого сложного

периода для всего автомобильного бизнеса, особенно для производителей коммерческого транспорта в Европе, Scania представила грузовой автомобиль, который полностью отвечает современному техническому уровню, устанавливая новые стандарты в таких категориях как топливная экономичность, ездовые характеристики и эффективность».

Приз обычно вручается на одной из международных выставок — RAI в Амстердаме или IAA в Ганновере. Но из-за кризиса в прошлом году амстердамская RAI не состоялась, и награждение проходило в штаб-квартире компании Scania. Для российской премьеры была изготовлена копия приза (оригинал остался в Швеции), которая была вручена коммерческому директору «Скания Русь» А. Чурсину.

И в заключение — о главном. На мой вопрос, как все эти новшества отразились на стоимости автомобиля, А. Чурсин ответил, что новая R-ка продается на 2% дешевле (в евро), чем автомобили старой R-серии аналогичной комплектации в 2008 г.



Driving tips



Driving tips

Move retarder lever back





Победители конкурса International Truck of the Year

1977	Seddon Atkinson 200
1978	MAN 280
1979	Volvo F7
1980	MAN 321
1981	Leyland T45
1982	Ford Cargo
1983	Renault G260/290
1984	Volvo F10
1985	Mercedes Benz LN2
1986	Volvo FL
1987	MAN F90
1988	DAF 95
1989	Scania 3 серии
1990	Mercedes Benz SK
1991	Renault AE Magnum
1992	IVECO Eurocargo
1993	IVECO Eurotech
1994	Volvo FH
1995	MAN F2000
1996	Scania 4 серии
1997	Mercedes-Benz Actros
1998	DAF 95XF
1999	Mercedes-Benz Atego
2000	Volvo FH
2001	MAN TGA
2002	DAF LF
2003	IVECO Stralis
2004	Mercedes-Benz Actros
2005	Scania R
2006	MAN TGL
2007	DAF XF 105
2008	MAN TGX
2009	Mercedes-Benz Actros
2010	Scania R



NEWS OF THE LEGISLATION

Federal acts

THE FEDERAL ACT OF 09.03.2010 N 24-Φ3

"ON MODIFICATION IN THE FEDERAL ACT "ON THE PROCEDURE OF DEPARTURE FROM THE RUSSIAN FEDERATION AND ENTRANCE TO THE RUSSIAN FEDERATION"

Specifications were brought in the procedure of registration of the passport proving the identity of the citizen of the Russian Federation outside territory of the Russian Federation.

According to the additions brought in the Federal act of August, 15th, 1996 № 114-Φ3 "On the procedure of departure from the Russian Federation and entrance to the Russian Federation", the citizen of the Russian Federation pleading for the passport in the federal executive authorities dealing with foreign affairs, or in its territorial body authorized to receive written applications for the passport, or in diplomatic or consular establishment of the Russian Federation equipped with special soft and technical means to register and issue the passport containing an electronic data carrier, has the right to choose the passport with validity of five years, or the passport containing an electronic data carrier with validity of ten years that is reflected by the given citizen in the corresponding written application for delivery of the passport.

The orders of the Government of the Russian Federation

THE ORDER OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 17.03.2010, N 152

"ON MODIFICATION IN SOME ACTS OF

THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION"

The list of the authorities carried out by the Ministry of transport of the Russian Federation was expanded.

It states that the Ministry of transport of Russia among other normative legal acts is authorized to issue acts on organization of traffic regarding organization-legal actions on management of movement on highways, including norms and rules establishing requirements to projects and schemes of organization of traffic.

THE ORDER OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 24.02.2010, N 87

"ON MODIFICATION IN THE DECISION OF THE COUNCIL OF MINISTERS - THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF OCTOBER 23, 1993, N 1090"

Changes were made in "Main provisions for the admission of vehicles to operation, and duties of officials on traffic safety"

In particular, "Main provisions..." approved by the Decision of the Council of Ministers - the Government of the Russian Federation of 23.10.1993, N 1090 "On Rules of traffic" were expanded with a new norm according to which the buses used for international transportation of passengers should carry places for sitting equipped with seat belts. Changes became effective since March 1, 2010.

THE ORDER OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 25.03.2010, N 411-P

"ON CLOSING TWO-WAY VEHICLE CHECK POINTS THROUGH THE BORDER

OF THE RUSSIAN FEDERATION LOCATED IN OMSK, ASTRAKHAN, SARATOV AREAS AND ALTAY TERRITORY".

Two-way vehicle check points through the border of the Russian Federation, namely "Karaman" (Omsk area), "Kulunda" ("Chalday") (Altay territory), "Maly Aral" (Astrakhan area), "Nikopol" (Omsk area) and "Fomin" (Saratov area) are closed on April 1, 2010.

THE ORDER OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 20.02.2010, N 75

"ON MODIFICATION IN SOME ACTS OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION CONCERNING CUSTOMS AFFAIRS"

The list of authorities carried out by the Federal customs service was expanded.

According to the changes brought in the Regulations on the Federal customs service approved by the Order of the Government of the Russian Federation of July 26, 2006, N 459, the list of normative legal acts accepted by the FCS of Russia, in particular, had some additions: the form and the order of use of the customs credit order; the form of the requirement on customs payments; the form of the decision on collecting money resources in the indisputable order; the order of establishment of special summary procedures of customs registration; the form of receipt proving acceptance of goods for storage in a warehouse of temporary storage of customs authorities; the form of permission to process goods for internal consumption; obligatory requirements to arrangement, equipment and location of premises and (or) opened spaces intended for use as a customs warehouse; the form of decision on stay of operations under accounts of the payer of customs duties, taxes in bank; the form of report on attachment of property of the payer of customs duties, taxes. According to the additions brought in the Regulations on the Ministry of finance of the Russian Federation, approved by the Order of the Government of the Russian Federation of June 30, 2004,

N 329, the Ministry of Finance of Russia in coordination with the FCS of Russia accepts the certificates establishing the maximum amounts of one bank guarantee and the maximum sums of all simultaneously operating bank guarantees, given out by one bank or one organization, for acceptance of bank guarantees by customs bodies with a view of maintenance of customs payments. The changes brought in the Order of the Government of the Russian Federation of December 21, 2005, N 786 "On excise marks for alcoholic products" it is certain that manufacturing of excise marks for alcoholic products is carried out according to samples, lists of requisites and elements of protection approved by the FCS of Russia (such statement was earlier assigned to the Ministry for economy and development of Russia).

Normative legal acts of federal executive authorities

THE ORDER OF THE ROSAVTODOR OF 09.02.2010, N 9

"ON INTRODUCTION OF PERIODS OF TIME RESTRICTION OF MOVEMENT OF VEHICLES ON FEDERAL HIGHWAYS OF GENERAL USE IN 2010"

IT WAS REGISTERED BY THE MINISTRY OF JUSTICE OF THE RUSSIAN FEDERATION ON 03.03.2010, N 16544.

Time restriction of movement of vehicles on federal highways of general use are enforced from March 25 till June 25, 2010.

Time restriction were established for movement of vehicles (for no more than 30 days) moving with excess of temporarily established safe load on an axis, by means of installation of traffic signs and signs on additional information (tablets). Terms of the beginning and the termination of time restriction of movement on concrete sites of highways in view of features of region and road and climatic conditions were specified by federal official bodies according to appendix 1 to the Order. Maximum permissible loadings on an axis of a vehicle

in a section of highways and their sites were specified in appendix 2. Delivery of permits to the authorized organizations will be carried out according to the order containing in appendix 3.

**THE ORDER OF THE FCS OF RUSSIA
OF 03.02.2010, N 173**

**"ON MODIFICATION IN THE ORDER
OF THE FCS OF RUSSIA OF JUNE 23,
2009, N 1160"**

**IT WAS REGISTERED BY THE
MINISTRY OF JUSTICE OF THE
RUSSIAN FEDERATION ON 24.03.2010,
N 16724.**

Specifications were brought in the order of customs registration of goods and vehicles moved within the limits of the Agreement between the Government of the Russian Federation and the Government of the People's Republic of China on cooperation in oil sphere.

In particular, it was established that for registration of procedure of departure from the customs territory of the Russian Federation of goods and vehicles which are taken out within the limits of the Agreement, a carrier (any other person operating under its assignment) represents to customs body the documents containing data, provided by the order of customs registration of goods and vehicles moved within the limits of the Agreement, and also confirming a premise of goods under the customs mode providing export of goods from the customs territory of the Russian Federation.

**THE LETTER OF THE MINISTRY OF
INTERNAL AFFAIRS OF THE RUSSIAN
FEDERATION
OF 25.02.2010, N 13/5-427**

**"ON VIOLATION OF RULES OF
INSTALLATION OF EXTERNAL LIGHT
DEVICES"**

Concerning the drivers who mount

external light devices mismatching the established requirements, a suit can be filed about administrative violation.

In connection with the numerous letters delivered to the Traffic regulation department of the Ministry of Internal Affairs of Russia concerning use on vehicles of headlights with gas-discharge light sources (xenon lamps), it explains the following: use in external light devices of the light sources (lamps) mismatching the type of the given light device, does violate conditions of traffic safety owing to which a lot of physical (dimensions of spark category, length of wave, a corner of dispersion of the reflected radiation) and technical factors (a class of a reflecting surface of a reflector, presence on a vehicle of the automatic proof-reader of a light bunch and a washer of a headlight). Thus, application in the headlights intended for use with filament bulb, including halogen lamps, gas-discharge light sources leads to discrepancy of the operating mode of external light devices to requirements of a design of a vehicle and is in appropriate way qualified in court judgments. Correctness of the given qualification is confirmed by the Decision of the Supreme Court of the Russian Federation of December 15, 2009, N 11-AF09-1246. It was established that in case of operating a vehicle with light devices which operating mode mismatches requirements of the Main provisions for admission of vehicles to operation and duties of officials on traffic safety, a suit can be filed about the administrative violation provided part 3 of article 12.5 of the Code of administrative violations of Russia. Operation of vehicles can be forbidden by way of, provided article 27.13 of the Code of administrative violations of Russia. If necessary the instrument of administrative violation (light source) can be a subject of arrest provided by article 27.14 the Code of administrative violations of Russia.

ЗВОНИТЕ, МЫ ЖДЕМ ВАС!

УЧЕБНЫЕ ЦЕНТРЫ АСМАП

Профессиональная подготовка в области международных автомобильных перевозок в Российской Федерации осуществляется в специализированных центрах АСМАП. Учебные центры АСМАП осуществляют профессиональную подготовку персонала по следующим направлениям.

- Курс квалификационной подготовки по организации международных автомобильных перевозок.
- Курс повышения квалификации специалистов по организации перевозок автотранспортом в международном сообщении. Специальный курс профессиональной подготовки водителей - международных.
- Курсы профессиональной подготовки водителей, осуществляющих перевозку опасных грузов (по всем классам грузов).
- Курс для преподавателей по подготовке водителей, осуществляющих перевозку опасных грузов.
- Специализированные краткосрочные курсы повышения квалификации для специалистов автотранспортных предприятий по темам:
 - тахографы, режим труда и отдыха водителей;
 - валютно-финансовые отношения во внешнеэкономической деятельности и бухгалтерский учет при международных автоперевозках;
 - таможенное регулирование международных автоперевозок;
 - международный экспедитор и международная экспедиторская деятельность;
 - технико-экономическое обоснование выбора и приобретения подвижного состава для международных перевозок;
 - основы менеджмента для предпринимателей.

Предлагают:

- консультации и разработку бизнес-планов;
- проведение обучения по согласованным с заказчиком программам с выездом на предприятия.

Организируют:

- обучение и стажировку международных автоперевозчиков в любой европейской стране.

Условия поступления на курсы:

Запись в группу обучения производится по телефону или непосредственно в УКЦ АСМАП.

Дополнительную информацию можно получить

в департаменте управления АСМАП

125319, Москва, Ленинградский проспект, 64

e-mail: pronina@asmap.ru

<http://www.asmap.ru>

Тел.: (495) 232-66-27,

Факс: (495) 232-66-28

АДРЕСНЫЕ РЕКВИЗИТЫ УКЦ АСМАП

Головной Учебно-консультационный центр:

г. Москва

125319, Москва, Ленинградский пр., 64

Тел./факс: (495) 234-43-22

tccasmap@mail.ru

Региональные Учебно-консультационные центры:

г. Санкт-Петербург

191002, Санкт-Петербург, ул. Ломоносова, 24

Тел./факс: (812) 764-65-38, 571-89-49

arc@mail.admiral.ru

www.asmap-tcc.spb.ru

г. Брянск

241035, Брянск, ул. Харьковская, 12

Тел./факс: (4832) 68-70-74

г. Саратов

410054, Саратов, ул. Политехническая, 77

Тел./факс: (8452) 50-66-58

anna-evseeva@mail.ru

sicheva@sstu.ru

г. Омск

644080, Омск, пр. Мира, 5, к.2, комн.256

Тел./факс: (3812) 65-03-87, 65-05-54

gerpk@sibadi.org.ru

г. Хабаровск

680035, Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 136

тел.: (4212) 37-51-93, факс: 72-07-12

г. Калининград

236029, Калининград, ул. Озерная, 30

Тел.: (4012) 76-10-68

ukcasmap@gazinter.net

г. Екатеринбург

620100, Екатеринбург, Сибирский тракт, 36, комн. 306

Тел./факс: (343) 254-64-07; 261-52-74

khjj@yandex.ru

г. Набережные Челны

423810, Республика Татарстан, Набережные Челны,

пр. Мира, 68/19

Тел./факс: (8552): 58-39-90

tccasmap_chelny@mail.ru

г. Краснодар

350072, Краснодар, ул. Московская, 2

Тел./факс: (8612) 59-74-60; факс: 75-87-46

moskvich@kubstu.ru

г. Улан-Удэ

670013, Улан-Удэ, ул. Ключевская, 40А

тел.: (3012) 41-08-04, факс: (3012) 43-46-71

auto@esstu.ru

г. Чита

672000, Чита, ул. Горького, 28

тел.: (3022) 32-41-74, факс: 26-06-03

г. Нижний Новгород

603115, Нижний Новгород, ул. Ашхабадская, 86/34

Тел./факс: (831) 428-67-13 rzat@sinn.ru

Подготовку водителей-международников можно осуществить:

г. Аксай

346700, г. Аксай, Ростовская обл., ул. Промышленная, 2

УКЦ «Совтрансавто-Ростов»

Тел./факс: (86350) 5-50-25



СЕТЬ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ШИННЫХ ЦЕНТРОВ

Оформление ШЦ по стандартам TYREPLUS

- Профессиональное оформление шинного центра при поддержке компании MICHELIN
- Брендированная спецодежда для сотрудников

Покупка оборудования, льготные условия

- Разработка проекта (пуск-наладка), обучение
- При покупке оборудования участникам сети предоставляется скидка до 20%
- Возможность приобретения оборудования в лизинг

Финансовая поддержка

- Компенсация части затрат на оформление шинного центра
- Маркетинговый фонд на развитие шинного центра
- Мишлен выделяет фонд компенсации оборудования
- Дополнительная скидка на шины MICHELIN для участников сети TYREPLUS

Профессиональное обучение

- Обучающие блоки: «Шины», «Сервис», «Обслуживание»

Помощь в развитии бизнеса

- Контроль качества работы шинного центра – ежегодный аудит
- Обмен опытом: собрания участников сети TYREPLUS
- Визиты на заводы MICHELIN
- Бесплатное ПО 1С, разработанное для шинных центров

Реклама сети TYREPLUS

- Продуктивно-сервисные конференции для руководителей автопарков на базе шинных центров TYREPLUS
- Реклама сети TYREPLUS через каналы АСМАП
- Листовка сети TYREPLUS с картой федеральных трасс и указанием точек TYREPLUS
- Реклама сети TYREPLUS в специализированной прессе
- Информация о шинных центрах на сайтах:
www.tyreplus.ru, www.michelin.ru

Реклама. Товар сертифицирован.



Как стать участником?

Для того чтобы стать участником, нужно подать электронную заявку на сайте

www.tyreplus.ru

**Телефон
горячей
линии:**

8 800 700 88 28