

МАП

3

91/2010

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls



Общее собрание,
конференция
и выставка АСМАП



Профи'10



НОВЫЙ VOLVO FMX

ИСПЫТАЙТЕ
EXТРА-ФАКТОР
УСПЕХА

В строительстве мы эксперты. Volvo Trucks производит строительную технику свыше 80 лет и тесно сотрудничает с Volvo Construction Equipment, чтобы сделать совместную работу наших грузовых автомобилей, экскаваторов, колесных погрузчиков еще более эффективной.

Именно так родился новый мощный Volvo FMX с экстремальным силовым приводом, лучшей в отрасли коробкой передач I-Shift, шасси с высоким дорожным просветом и системами безопасности eXtra-класса.

Добавьте к этому мастерство Ваших водителей, Сервисные контракты Volvo, Dynafleet, сеть сервисных станций Volvo от Калининграда до Владивостока, Программу обучения водителей Volvo – и Вы получаете комбинацию eXtra-факторов успеха для роста рентабельности бизнеса.

Узнайте больше на сайте www.volvofmx.com и у торговых представителей в Вашем регионе.

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

VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ

www.volvotrucks.ru



«Международные автомобильные перевозки»

№ 3, май-июнь 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 редколлегия –

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 № 11514

«International Road Hauls»

№ 3, May-June 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

Протокольный отдел

2

Стратегия партнерства

24

Курс на развитие

25

Плечом к плечу

Регионы

26

Профи'10

ОБЩЕЕ ДЕЛО

Регионы

30

Встреча на Брянской земле

32

«Помните, пожалуйста!»

Проблемы и решения

34

Из первых рук

ГЛОБУС

Протокольный отдел

38

Финал эпохи дезинтеграции

НАШИ КОНСУЛЬТАЦИИ

Финансы и налоги

42

Изменения в норматив-

ном законодательстве

46

Новости законодательства

Проблемы и решения

52

Толерантность к «пятой поправке»

ТЕХНИКА

Выставки

54

Жемчуга и бриллианты

КОМТРАНСа

Спорт

58

Гонки грузовиков

ыприходят в Смоленск

ENGLISH VERSION

60

Стратегия партнерства

18-19 мая в Российской академии госслужбы при Президенте РФ состоялись ежегодные мероприятия АСМАП, которые традиционно включают в себя выставку профессиональной техники и услуг, конференцию по актуальным отраслевым проблемам и Общее собрание членов Ассоциации.



Конференция

18 мая под председательством заместителя генерального директора АСМАП Е. Судакова состоялась тематическая конференция «Международные автомобильные перевозки в Российской Федерации: состояние, проблемы и перспективы». Предлагаем вниманию читателей выдержки из выступлений.

Н. Лямов,
заместитель министра транспорта РФ

В ближайшее время нам предстоит проработать несколько важных вопросов. Из них первый и основной – это работа транспорта, и прежде

всего грузового, в условиях нового Таможенного союза. Руководство АСМАП совместно с Министерством транспорта должно выработать определенную позицию, чтобы и защитить нашего отечественного перевозчика, и дать в определенном смысле «зеленую улицу» белорусскому перевозчику.

Второй вопрос, который затронет все транспортные предприятия, – вступление в силу ФЗ № 16 «О транспортной безопасности», который был принят два года назад, и сегодня практически подходит к финалу подготовка нормативно-правовых актов для его исполнения. В соответствии с этим законом накладываются серьезные обязанности на все предприятия – ответственность, в том числе финансовая, за обеспечение



**С. Шохин,
заместитель руководителя Федеральной та-
моженной службы РФ**

Показательно, что между таможней и АС-МАП, между которыми всегда было, а может, и будет достаточно много проблем, налажено тесное рабочее взаимодействие.

К сожалению или к счастью, мы с вами живем в период больших перемен. И это еще раз требует от нас более тесного сотрудничества, поскольку и в таможне происходит сразу несколько революций. Они даются нам очень тяжело, и если у нас нет поддержки со стороны бизнес-кругов, то все происходит еще труднее. Нам дана команда перевести таможенное оформление, таможенный контроль в приграничные районы. Это очень серьезная и кропотливая работа, в связи с которой меняется сама система таможенного дела. Мы продолжаем попытки, опять-таки по поручению политического руководства страны, сделать на границе два «окна». Это практически еще одна революция, потому что у нас пять контрольных органов, 30 министерств и ведомств выдают 50 разрешительных документов, и все это надо будет влить в одно русло и сделать эффективным инструментом при оформлении транспортных средств и грузов на границе.

Мы переходим на электронные технологии. Начали с предварительного информирования, теперь переходим к электронному декларированию через Интернет. И процесс этот идет очень активно. Я хочу вас заранее предупредить, что сейчас в рамках создания Таможенного союза белорусская сторона поставила вопрос, и он серьезно обсуждается, чтобы с определенного времени, предположим, с 1 января следующего года ввести 100%-ное обязательное предварительное информирование.

Несмотря на трудности, мы активно работа-

безопасности полностью лежит на хозяйствующем субъекте.

Федеральное дорожное агентство будет проводить аккредитацию предприятий, а затем на основе оценки уязвимости будут создаваться планы мер по обеспечению безопасности. Необходимо продумать, как пройти процедуру аккредитации быстрее, качественнее и дешевле, то есть соответствующие органы должны создаваться в регионах, а не выезжать из Москвы.

Сейчас проходит согласование ряда документов, в том числе изменения в КоАП. За неисполнение ФЗ № 16 предусматриваются довольно серьезные штрафы – до 300 тыс. руб. плюс уголовная ответственность. На сегодняшний день ситуация в плане антитеррористической защищенности объектов довольно серьезная, и хотим мы или не хотим, но серьезные меры будем предпринимать. Уже сейчас готовятся важные изменения в законодательную базу. Так, в Постановлении Правительства РФ № 112 «О правилах перевозки пассажиров и грузов» полностью меняется понятие заказной перевозки. Каждая пассажирская перевозка должна будет согласовываться со Службой по надзору в сфере транспорта – с оформлением определенных документов, описанием пассажиров и т.д.

Хотелось бы сказать, что предложения, которые исходят от руководства АСМАП, министерством в целом приветствуются и исполняются. Например, единый сертификат взвешивания. Сегодня на дорогах в определенном смысле действительно творится вакханалия: кто-то имеет полномочия, кто-то не имеет, но взвешивают все. Полагаю, необходимо подумать над созданием единого сертификата по России. Если, положим, в Уфе взвесили, предусмотреть отличительный знак на машину, чтобы инспектора знали – машина идет по сертификату.



ем над решением проблем, и мы их обязательно урегулируем. Может быть, не сразу – волшебной палочки ни у кого нет. Вопросы, которые будут поставлены на конференции, мы обязательно впоследствии внимательно рассмотрим и по возможности решим.

А. Курушин,
генеральный директор АСМАП



В АСМАП сегодня 2 тыс. 232 действительных члена. Начиная с 2005 г. наши ряды интенсивно пополнялись – ежегодный прирост составлял до 15%. Кризис свое дело сделал, и в 2009 г. прирост составил 6,6%. Более 70% предприятий – членов АСМАП находятся в Центральном и в Северо-Западном округах. К сожалению, есть предприятия, которые не смогли устоять на рынке и покидают наши ряды.

Для понимания ситуации могу сказать: в АСМАП 2 тыс. 232 действительных члена, а всего по России предприятий, имеющих допуск к меж-

дународным перевозкам, по данным Ространснадзора, 8 тыс. 700. В общем парке подвижного состава мы занимаем нишу в размере 53%. В условиях кризиса 2009 г. численность подвижного состава членов АСМАП снизилась на 10%. К большому сожалению, приобретение парка шло очень малыми темпами, но это объяснимо: многие предприятия вынуждены были либо поставить подвижной состав к забору, либо продать, либо отдать лизинговым компаниям. Это первая причина. Вторая – по требованию членов Ассоциации и по решению Правления большое количество арендованного подвижного состава было выведено с рынка.

К счастью, прогнозы, которые мы давали еще в июне 2009 г., оказались чересчур пессимистичными. Мы прогнозировали, что на конец года выйдем с объемами 25 млн т, а вышли на 29 млн т.

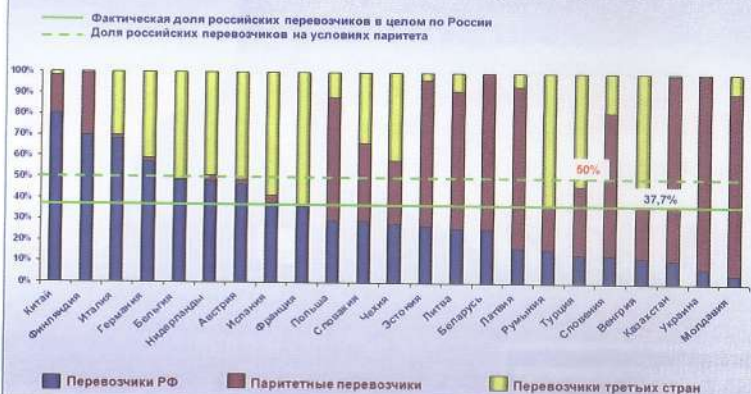
По всем федеральным округам, кроме Северо-Западного, наблюдался прирост экспорта. Радует то, что в Южном, Приволжском и в Уральском федеральных округах экспорт подрос достаточно прилично, и перевозчики этих округов имеют возможность выполнять рейсы в прямом и в обратном направлении в загруженном состоянии.

Каким образом рынок международных перевозок грузов распределен по основным направлениям? Прежде всего, несмотря на то, что объемы перевозок по Финляндии упали, особенно по импорту, она сегодня является наиболее приоритетным направлением (несмотря на снижение с 22,5% до 17,6% в общей доле). Беларусь, безусловно, занимает 2-е место по приоритетности, далее идут Польша, Украина, страны Балтии и т.д.

На основных направлениях перевозок в двустороннем сообщении наша доля, которую мы называем паритетной, по многим странам ниже, чем 50%. Но по основным интересным для нас направлениям – Австрия, Германия, Италия, Нидерланды, Франция – у российских перевозчиков доминирующее положение. Задача, которую мы ставим перед собой уже много лет и надеемся когда-нибудь решить – «дотянуть» до паритета по всем направлениям.

Какова доля российских перевозчиков по округам? В среднем по России – 37,7%. Перевозчики Северо-Западного округа занимают долю выше, чем в среднем по России. То же относится к Сибири. Молодцы сибиряки, сумели привлечь предприятия, находящиеся в регионе, к заказу перевозок грузов российским транспортом. Безусловно, прекрасно представлен Дальневосточный округ, который работает на Китай, и, к большому сожалению, очень плохо и слабо – Уральский. На эту тему мы на Урале очень серьезно разговаривали. Была проведена работа,

Распределение рынка международных автомобильных перевозок грузов по основным направлениям перевозок, 2009 год



и сейчас Свердловская область готова подписать с Ассоциацией соглашение с целью увеличения доли российских перевозчиков на рынке Уральского федерального округа.

Какие потери несли перевозчики от простоев на границе? Напомню, что в 2009 г. простои снизились в связи с тем, что падали объемы перевозок, но многочисленные контакты с Росграницей и с таможенными службами позволили облегчить процедуру прохождения транспортных средств. В результате средний объем простоев в 2008 г. – 11,5 час. на один переход границы, в 2009 – всего 3,2 часа. Это хороший симптом. Конечно, цифра увеличится, когда интенсивность внешнеэкономической деятельности возрастет, но я надеюсь, что она остановится где-то на уровне 6-7 час. с момента подъезда к погранпереходу на одной стороне и до момента выезда на другой.

Если в 2008 г. мы теряли, по нашим подсчетам, 184,6 млн долл. США только от простоев на границах, то в этом году – «всего» 33,8 млн. Надеюсь, что эта цифра возрастать не будет.

В. Швецов,
первый заместитель начальника Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России



По итогам 2009 г. количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими сократилось на 15 тыс., количество погибших в них людей – на 2300, раненых – на 15,5 тыс. по сравнению с 2008 г. Почти на 10% снизилось количество ДТП по вине нетрезвых водителей.

Тенденция продолжается, и за 4 месяца этого

года по отношению к аналогичному периоду прошлого количество ДТП на 5,8% уменьшилось, количество погибших на сегодня составляет 5314 человек – минус 18,6%.

Вместе с тем остается ряд нерешенных задач в области подготовки водителей транспортных средств, в том числе осуществляющих международные перевозки, организации выдачи международных сертификатов технического осмотра, повышения ответственности перевозчиков за организацию перевозок и конкурентоспособности отечественных международных перевозчиков.

В этой связи МВД России разработан проект федерального закона о внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», предусматривающий введение на территории Российской Федерации норм, касающихся использования иностранных, национальных и международных водительских удостоверений, повышение до 21 года минимального возраста, при котором допускается получение прав на управление транспортным средством категории Д, исключение нормы, допускающей самостоятельную подготовку водителей.

Подготовлено и утверждено Техническое задание на поставку экзаменационных автомобилей, оборудованных системой видеофиксации процесса сдачи экзамена, т.е. исключающее всякие коррупционные проявления.

Однако следует отметить, что до настоящего времени в транспортном комплексе, несмотря на принятие на правительственном уровне решений, не приняты меры повсеместного внедрения средств контроля режима труда и отдыха водителей (тахографов) на всех видах коммерческого транспорта. Во исполнение поручения Президента Российской Федерации Д. Медведева МВД совместно с Минтрансом и Минпромторгом подготовило Постановление Правительства от 24 февраля 2010 г. №87, устанавливающее норму на обязательное оборудование автобусов, осуществляющих в том числе и международные перевозки, ремнями безопасности.

Кроме того, существенным резервом повышения безопасности транспортных средств после технического обслуживания и ремонта является введение ответственности изготовителей транспортных средств и исполнителей работ по техническому сервису за аварийность, обусловленную конструктивными недостатками и неудовлетворительным техническим состоянием транспортных средств.

В качестве основных перспектив повышения безопасности дорожного движения при осуществлении международных автомобильных перевозок следует отметить необходимость формирования современной нормативно-

правовой базы для обеспечения возможности полноценного применения цифровых тахографов российскими международными перевозчиками и создания дорожной инфраструктуры, а также обновления подвижного состава.

По всем указанным вопросам МВД России готово взаимодействовать как с заинтересованными министерствами и ведомствами, так и с профессиональными объединениями автоперевозчиков и выражает надежду на дальнейшее плодотворное сотрудничество.

А. Шерстнев,
заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса РФ



Секрета не открою, мировой финансовый кризис серьезно отразился на объемах внешней торговли, которые снизились на 36% (в торговле с европейскими странами) по сравнению с 2008 г. Объемы перевозок грузов упали на 18,6%, при этом наибольшее снижение поставок внешнеторговых грузов произошло именно на европейском рынке. Отсюда и выводы, что больше всех пострадали те регионы, которые ориентированы на Европу, и в первую очередь Калининградская область, где объемы перевозок в обоих направлениях упали больше чем на 30%.

Надеемся, — если сбудутся те оптимистические прогнозы, которые дает Минэкономразвития по развитию внешней торговли, — что к концу 2010 г. мы уже можем подойти к уровню 2008 г., то есть будет значительный рост объемов перевозок.

Что касается разрешений ЕКМТ, они по-прежнему востребованы. Если в 2008 г. на одну поездку российского перевозчика по этому разрешению приходилось 5 поездок иностранцев, то в текущем году — 2-2,5 поездки.

Вместе с тем остается значительный дисбаланс, и те жесткие меры, которые мы принимаем в двусторонних переговорах по защите национального перевозчика, эти разрешения, к сожалению, частично сводят на нет. Предлагается изначально изменить механизмы расчета количества разрешений ЕКМТ таким образом, чтобы количество поездок иностранных и наших перевозчиков по территории России, по крайней мере, примерно совпадало. Вариантов два: или значительное увеличение для России количества таких разрешений, или, соответственно, введение каких-либо ограничений на территории России для иностранных перевозчиков.

Что касается спецразрешений на перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов, в министерстве разработан и принят новый порядок их выдачи, направленный на то, чтобы исключить механизмы недобросовестного посредничества в этой области, а также упростить процедуру получения спецразрешений с сокращением сроков выдачи для тех перевозчиков, которые работают по постоянным маршрутам или с незначительными перевесами.

Были подписаны новые соглашения со Швецией, Нидерландами. Кто работает по этим направлениям, просьба посмотреть внимательно на тексты соглашений, по крайней мере, с Голландией — там изменились процедуры предъявления водительских удостоверений. В 2010 г. планируется также подписать соглашения с Грецией, Черногорией, Абхазией и Южной Осетией. Что касается перевозок в Абхазию и Южную Осетию, на этих направлениях наблюдается определенная «вахханалия», то есть государства



обрели независимость, а договорная база по автомобильным перевозкам отсутствует, и мы видим своей задачей подготовить ее при помощи АСМАП.

А. Жуков,
заместитель руководителя Федеральной
службы по надзору в сфере транспорта

Важнейшей задачей, связанной с изменением системы пропуска через Государственную границу, является выполнение планов переноса согласованных видов контроля на внешнюю границу Таможенного союза, утвержденных решениями комиссии Таможенного союза. Члены рабочей группы, состоящей из представителей



Министерства транспорта, Ространснадзора, АСМАП неоднократно встречались со своими коллегами из Белоруссии, и согласовывали концептуальные вопросы организации контроля на внешней границе.

В ходе указанных встреч, а также при анализе нормативной правовой базы государств Таможенного союза и изучении итогов состоявшегося в феврале-марте прошлого года эксперимента по проведению транспортного контроля на внешней границе был сделан вывод о том, что в государствах – участниках Союза отсутствует правовая основа для передачи друг другу в полном объеме функций по проведению транспортного контроля на внешней границе.

Также были определены следующие риски, сопряженные с переносом данного вида контроля на внешнюю границу. А именно: ослабление контроля за соблюдением российской разрешительной системой, за осуществлением каботажных перевозок, за соблюдением режима труда и отдыха водителями, за правилами порядка



перевозок крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов, и соответственно, снижение уровня безопасности дорожного движения на территории РФ. Как следствие, в том числе, и снижение поступлений в бюджет Российской Федерации от штрафов и сборов за пользование автомобильными дорогами.

С целью минимизации указанных рисков нами были подготовлены предложения по формированию раздела «транспортный контроль» плана по переносу согласованных видов контроля на внешнюю границу Таможенного союза. Одним из ключевых мероприятий, указанных в плане, является создание системы информационного обмена органов транспортного контроля государств Таможенного союза. По мнению службы, поддержанному также транспортной инспекцией Республики Беларусь, указанная система должна базироваться на действующем сегодня нашем программном продукте СК-АТ-ТК. Это позволит в режиме времени, близком к реальному, получать информацию о результатах контроля на внешней границе, о нарушителях, автоматизировать процесс поиска нарушителей в потоке транспортных средств, проходящих через контрольные пункты, находящиеся на территории России.

Любой пользователь, имеющий право доступа к серверу центра обработки данных, сможет отслеживать ситуацию на автомобильных пунктах пропуска и контрольных пунктах. Почему я об этом говорю? Мы сейчас ведем переговоры с АСМАП о передаче этой базы данных и пользование в режиме он-лайн для того, чтобы Ассоциация, которая защищает интересы российских перевозчиков, могла отслеживать те нарушения, которые выполняются перевозчиками иных государств.



На данных контрольных пунктах сотрудники Ространснадзора будут проставлять отметки о выезде и въезде транспортных средств в разрешениях на поездку, принимать меры административного воздействия к нарушителям, в том числе и на основании выданных белорусской стороной уведомлений. Аналогичные функции будут выполнять и контрольные пункты на территории Республики Беларусь.

В это же время сотрудники транспортной инспекции Республики Беларусь в автомобильных пунктах пропуска будут осуществлять контроль весовых и габаритных параметров, проверять наличие разрешений на поездку и специальных разрешений на перевозку крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов. Заносить сведения о результатах транспортного контроля в вышеуказанный программный продукт.

Нарушителям будут выдаваться уведомления о необходимости прибыть на контрольный пункт, расположенный на территории России, на котором будут находиться наши сотрудники, и представить недостающие документы в этих пунктах контроля.

Без отметки в уведомлениях о предоставлении недостающих документов выпуск транспортных средств с территории Таможенного союза осуществляться не будет.

Аналогичные действия в интересах Республики Беларусь будут осуществляться сотрудниками Ространснадзора на российских участках внешней границы Таможенного союза. Указанный порядок действий предлагается закрепить соглашением между правительствами Российской Федерации и Республики Беларусь.

В настоящее время в России проходит реформирование системы пропуска через Государственную границу. В частности, в со-

ответствии с решением государственной пограничной комиссии предполагается передать осуществление государственного контроля за выполнением автомобильных международных перевозок в автомобильных пунктах пропуска сотрудникам Федеральной таможенной службы. В связи с этим нами сегодня обеспечен доступ к программным комплексам Ространснадзора сотрудников ФТС России в 39 автомобильных пунктах пропуска, где таможенные органы осуществляют отдельные действия по транспортному контролю. Также было проведено обучение сотрудников Федеральной таможенной службы работе с этими программными продуктами.

В связи с отсутствием средств на строительство новых контрольных пунктов нами были изучены возможности использования в качестве пунктов транспортного контроля существующие стационарные пункты весового контроля, а также оборудованные переходно-скоростными полосами площадки для отдыха.

Что касается переноса контроля на казахский участок внешней границы, необходимо отметить, что рабочая группа с участием представителей Ространснадзора проводит оценку состояния пунктов пропуска на данном участке. Поэтому делать какие-то выводы о степени обустройства указанных АПП и рисках, которые будут сопутствовать переносу контроля с российско-казахской границы, пока преждевременно, тем более, что данная норма будет введена только через год с 1 июля 2011 г.

Что касается нововведений, недавно вышел приказ Министерства транспорта РФ №55, который определил перечень транспортных средств, обязательно подлежащих оборудованию позиционными системами ГЛОНАСС. Внимательно посмотрите, эта норма вступила в действие, и

необходимо те транспортные средства, которые попали в этот перечень, оборудовать данными системами.

В рамках повышения качества контроля за перевозкой тяжеловесных и негабаритных грузов в пилотном проекте на дороге «Ржев» была установлена новая система весогабаритного контроля. Пока эта система не получила широкого распространения, это инициативный проект, позволяющий проводить контрольные мероприятия в динамике. При скоростях до 120 км/ч определяется вес и габариты транспортного средства с видеофиксацией, которая попадает в базу данных вышеназванной системы СКАТ. То есть сразу можно будет видеть, когда машина проходила границу, были у нее выявлены весовые и габаритные нарушения или нет. И система позволяет автоматически, без воздействия человеческого фактора распечатывать документы о нарушении правил перевозки грузов с постановлением, протоколом и расчетом ущерба, нанесенного автомобильной дороге.

Мы уже предложили Федеральному дорожному агентству презентацию этого весогабаритного комплекса, и дорожники нас заверили, что данная система будет в дальнейшем распространяться – пока на федеральных дорогах в рамках реконструкции автомобильных дорог. В этом году предполагается, по данным Росавтодора, установка таких систем на основных транспортных коридорах – это М-4 «Москва - Новороссийск», в районе порта «Новороссийск», при подъездах к Москве и на федеральной дороге «Москва - Санкт-Петербург».

В. Гончаров,
статс-секретарь – заместитель руководителя
Федерального агентства по обустройству го-
сударственной границы РФ

Два с половиной года назад было образовано и приступило к исполнению своих функций Федеральное агентство по обустройству госграницы Российской Федерации, его краткое название – «Росграница». Федеральное агентство призвано решать две основные задачи – проведение государственной политики в пункте пропуска (прежде всего, разработка и проведение административных регламентов). Целью нашей деятельности в этой сфере является сведение к минимуму субъективного фактора в лице действий представителя контрольных служб. И вторая из основных функций – хозяйствующая.

Мы должны принять имущественный комплекс от иных федеральных органов исполнительной власти и поставить на баланс нашего Агентства. Всего в России таких пунктов пропуска на момент образования Агентства было 424, сейчас мы проводим работу по оптимизации 398 из них. Какими силами решается эта задача? Цен-



тральный аппарат, территориальные управления развернуты в столицах федеральных округов, за исключением Пятигорска, замыкающегося на Ростов. Кроме того, в ведении Федерального агентства имеется федеральное госучреждение «Росгранстрой» в составе 24 филиалов, которые развернуты в приграничных субъектах РФ. Общая численность штата агентства – более 2,5 тыс. сотрудников.

В настоящее время международными договорами Российской Федерации установлен 161 автомобильный пункт пропуска через Госграницу. При этом обустроены, установлены в определенном порядке, как это предписывается законодательством, лишь 38 пунктов пропуска. Именно эти пункты пропуска, вы знаете их по напряженности, обеспечивают 60% пропуска физических лиц, грузов и товаров через Госграницу.

В конце прошлого года начался процесс передачи автомобильных пунктов пропуска с баланса Федеральной таможенной службы на баланс Росграницы в лице Росгранстроя. Эта работа сейчас продолжается.

Известно, что наши усилия и капитальные инвестиции по реконструкции пунктов пропуска и строительству новых заложены в реализации государственной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации». Она в 2011 г. завершается, и мы сейчас трудимся над разработкой новой программы, которая будет реализовываться до 2017 г.

При принятии решения об обустройстве пунктов пропуска учитывается состояние прилегающей дорожной инфраструктуры: дороги, мосты; осуществляется взаимодействие с органами госвласти и местного самоуправления. Совместно с коллегами из Минтранса мы собираемся в ближайшее время приступить к реализации проек-



та, значимого прежде всего для международных перевозчиков, – создания площадок ожидания автотранспорта в непосредственной близости от пунктов пропуска.

Одной из основных своих функций мы видим дальнейшую автоматизацию и информатизацию всего процесса. Сейчас в государстве реализуется межведомственная информационная аналитическая программа, которая сопрягает информационные программы контрольных служб, и в ней предусмотрен сектор Росграницы. Мы тоже собираемся в недалеком будущем внедрить, в том числе и для помощи перевозчикам, телевизионное панорамное наблюдение за пунктами пропуска, а также создать информационные табло. Со следующего года планируется использовать сайт Росграницы как информационное табло, позволяющее отслеживать в АПП время перемещения очевидных очередей.

Готовы рассматривать все ваши предложения, и мы союзники вам в этих вопросах. Многие проблемы лежат в плоскости психологии, прежде всего, контрольных служб. Мы выполняем больше функции координирующего органа, представляющего государство на конечных пунктах пропуска, и пытаемся и будем пытаться влиять на контрольные службы в интересах коррекции поведения – прежде всего, представителей контрольных ведомств и, прежде всего, через нормативную базу. Считаю, что мы не должны жить в ситуации, когда любой пересекающий границу

оказывается в положении презумпции виновности.

Непосредственное участие в сотрудничестве с Росграницей такой уважаемой организации как АСМАП заключается в вашем участии в деятельности общественных советов при Росгранице. Они представлены и в центральном аппарате, и в территориальных управлениях. Мы благодарны АСМАП и активно используем ее информацию, которая носит аналитический характер и помогает нам решать вопросы при отстаивании необходимых новаций в нормативной базе.

Я докладываю, что Росграница имеет искреннее желание самым серьезным и оперативным образом совместно изменить ситуацию в пунктах пропуска в самое ближайшее время в лучшую сторону.

А. Жиряков,
начальник Отдела перспективного развития
таможенных органов ФТС России

Федеральной таможенной службе поручено провести оптимизацию таможенного оформления и таможенного контроля, которая вплотную затрагивает всех лиц, осуществляющих свою деятельность в области таможенного дела.

Одним из элементов данной оптимизации является концепция таможенного оформления таможенного контроля товаров в местах, прилегающих к Государственной границе Россий-

ской Федерации.

Данная концепция разработана в соответствии с поручением Правительства Российской Федерации и Государственной пограничной комиссии от 26 июня 2008 г.

Речь не идет лишь о том, что оформление будет проводиться только в пунктах пропуска на Государственной границе. Развитие таможенно-логистической транспортной инфраструктуры в крупных транспортных узлах за пределами больших городов может повысить эффективность системы движения товаров, сделать более доступными транспортно-логистические услуги. И это требует не только перевода в места, приближенные к государственной границе, но и комплексного развития приграничных субъектов Российской Федерации.

Решить проблемы можно путем создания в пределах крупных транспортных узлов вне городов таможенно-логистических терминалов, одновременно перераспределяя проведение таможенных операций между таможенными органами как внутри страны, так и в приграничных регионах. Таким образом, по нашему мнению, будет создан некий второй рубеж обеспечения экономической



безопасности — сеть таможенно-логистических терминалов примет на себя товарные потоки, перемещаемые через пункты пропуска, для проведения таможенного оформления и иных видов государственного контроля.

Отсюда вытекает главная цель концепции — обеспечение экономической безопасности за счет совершенствования таможенного администрирования в условиях необходимости инфраструктурного развития приграничных субъектов, снижения транспортной нагрузки на крупные го-



рода России, вызванной возрастанием внешне-торгового товарооборота.

В целом реализация концепции предполагает два периода. Первый рассчитан на 2009-2010 гг. В данном промежутке времени предполагается проведение работ по подготовке значительного расширения существующей практики таможенного оформления в приграничных субъектах Российской Федерации, нормативно-правовой базы в области таможенного дела и т.п. Первоочередная реализация концепции при создании необходимой инфраструктуры осуществляется в Центральном округе, на первом этапе в Москве и Московской области, а также в Северо-Западном и Дальневосточном регионах России.

Второй период охватывает промежуток времени с 2011 по 2020 гг. и предполагает осуществление таможенного оформления и таможенного контроля в приграничных субъектах РФ.

В настоящее время ФТС России по предложениям региональных таможенных управлений и таможен, непосредственно подчиненных ФТС, принято следующее решение: о выводе за пределы крупных городов 13 мест таможенного оформления, таможенных органов, подчиненных Центральной акцизной таможне (планируется вывод из Московской области), а также таможенных органов, подчиненных Северо-Западному, Сибирскому, Южному, Приволжскому и Дальневосточному таможенным управлениям.

Создано 6 мест таможенного оформления в регионах деятельности Приволжского, Северо-Западного, Уральского и Центрального таможенного управлений. Ликвидировано 6 таможенных органов, подчиненных Приволжскому и Северо-Западному таможенному управлениям.

Определены таможенные органы в регио-

нах деятельности Центрального таможенного управления – это Александровский таможенный пост Брянской таможни, Мирный таможенный пост Курской таможни. В Северо-Западном таможенном управлении это отдел таможенного оформления и таможенного контроля Себежского таможенного поста Себежской таможни, в Южном таможенном управлении – Шахтинский таможенный пост Ростовской таможни, в которых осуществляются пилотные проекты по реализации Концепции.

Руководителем ФТС А. Бельяниновым утвержден план мероприятий по реализации концепции на 2010 г., который подразумевает ликвидацию внутренних таможенных органов с незначительными объемами таможенного оформления; сокращение количества и изменение компетенции таможенных органов, расположенных в Московской области, Санкт-Петербурге и Ленинградской области; и начало функционирования таможенно-логистических терминалов.

В настоящее время руководителем ФТС России утвержден перечень таможенно-логистических терминалов (ТЛТ), создание которых необходимо в первоочередном порядке. На первом этапе это 50 ТЛТ во всех регионах России. Так, в Центральном федеральном округе предполагается создать 10 ТЛТ, которые должны будут располагаться вблизи пунктов пропуска «Нехотеевка», «Грайворон», «Погар», «Троебортное», «Ново-Юрковичи», «Крупец», «Суджа», «Бугаевка», «Рудня» и «Красное».

В Северо-Западном федеральном округе предполагается создание 13 таможенно-логистических терминалов, которые будут располагаться вблизи пунктов пропуска «Торфановка», «Брусничное», «Светогорск», «Бурачки», «Куничина гора», «Шумилкино», «Убылинка», «Ивангород», «Вяртсиля», «Багратионовск», «Мамонино», «Советск» и «Чернышевское».

В регионе деятельности Южного федерального округа будет создано 11 таможенно-логистических терминалов, располагаемых вблизи пункта пропуска «Новошахтинск», «Весело-Вознесенка», «Куйбышево», «Матвеев курган», «Донецк», «Волошино», «Верхний Ларс», «Яраг Казмаляр», «Тагиркент Казмаляр», «Караузек» и «Адлер».

В Уральском федеральном округе создается два ТЛТ вблизи пунктов пропуска «Петухово» и «Бургистое». Приволжский федеральный округ – один ТЛТ в районе пункта пропуска «Озинки». Сибирское таможенное управление – 11 таможенно-логистических терминалов, вблизи пунктов пропуска «Ольховка», «Иссык-Куль», «Ташанта», «Кулинда», «Малиновое озеро», «Веселоярск», «Горняк», «Михайловка», «Павловка», «Новокарасук», «Хандагайты», «Саган талгой»,

«Шара-сур», «Кяхта», «Забайкальск», «Олочи». В Дальневосточном федеральном округе предполагается создание 2 ТЛТ в районе пункта пропуска «Пограничный» и смешанного пункта пропуска «Благовещенск».

Проведена реорганизация таможен, подчиненных Центральному таможенному управлению и располагавшихся в Москве, в ходе которой из 57 мест таможенного оформления сохранены 17. Это 5 таможенных постов, которые производят таможенное оформление дипломатической почты, международных почтовых отправлений, экспресс-грузов, выставочных товаров, а также товаров, прибывающих в московский регион железнодорожным транспортом.

Разработан и утвержден руководителями ФТС России план распространения в таможенных органах опыта применения технологий представления сведений в электронной форме с использованием сети Интернет. Вместе с тем, в целях сохранения действующего порядка таможенного оформления и таможенного контроля в отношении отдельных видов товаров, которые требуют особых условий хранения или специальных знаний, – фармацевтические, лекарственные средства, скоропортящиеся продукты питания, живые животные, подакционные товары, объекты экспортного контроля, продукция военно-технического сотрудничества и др. – оформление целесообразно осуществлять в местах, максимально приближенных к месту нахождения их получателей.

Товары, перемещаемые в рамках взаимной торговли между государствами-членами Таможенного союза, не будут помещаться под таможенную процедуру экспорта и импорта, что в принципе уменьшит финансовую нагрузку на лиц, осуществляющих коммерческую деятельность на территории Таможенного союза.

На российско-белорусском, российско-казахстанском участках Государственной границы в любом случае предполагается создание таможенно-логистических терминалов для того, чтобы там разместить контрольные органы, которые будут осуществлять до 2011 г. государственный таможенный контроль, в дальнейшем мы предполагаем в любом случае осуществлять таможенный контроль путем нахождения там таможенных маневренных групп.

Концепция принята на территории Российской Федерации, и в других странах она не реализуется. В пунктах пропуска не будет таможенного оформления, за исключением открытой процедуры таможенного транзита и отдельных функций таможенного контроля. Все процедуры таможенного оформления будут производиться на таможенно-логистических терминалах, которые находятся вблизи границ.

Продолжение следует



Общее собрание

19 мая 2010 г. состоялось Общее собрание Ассоциации международных автомобильных перевозчиков. В работе собрания приняли участие заместитель министра транспорта РФ Н. Лямов, ВРИО директора Департамента госполитики в области автотранспорта Минтранса РФ Л. Липсиц, президент Союза транспортников России В. Ефимов и др.

Нынешнее собрание проходило в новом формате. С отчетным докладом выступил **президент АСМАП Е. Москвичев**. В своем выступлении он остановился только на наиболее важных результатах работы в минувшем году и основных задачах на будущий год и среднесрочную перспективу. Более детальные отчеты по ряду вопросов представили в своих выступлениях руководители департаментов МДП и таможенных систем М. Савин и организации перевозок П. Павлюк.

Президент АСМАП сообщил, что вследствие мирового финансово-экономического кризиса и снижения объемов внешней торговли российский рынок международных автомобильных перевозок сократился более чем на 18%. Ставки фрахта по основным направлениям упали в среднем на 30%.

К сожалению, объемы деятельности российских перевозчиков сокращались опережающими темпами. Падение составило почти 22%. По объемным показателям российские перевозчики вернулись сегодня в 2004 г. В результате наша рыночная доля сократилась на 1,4%. В то же время по ряду направлений международных

перевозок доля российских автоперевозчиков несколько выросла.

Снижение спроса, особенно в первом полугодии 2009 г., заставило многие компании сократить рабочие места, отправить часть водителей в неоплачиваемые отпуска, а также снизить зарплату персоналу. Часть парка удалось переориентировать на внутренние перевозки. В то же время значительное количество грузовиков пришлось временно вывести из эксплуатации или продать. В результате за прошлый год парк предприятий - членов АСМАП сократился на 3 тысячи единиц.

В конце 2008 г., в самом начале кризиса, были приняты концепция и план антикризисных мер. Большинство мероприятий, зависевших непосредственно от АСМАП, было реализовано.

Кроме того, в 2009 г. по инициативе или при активном участии Ассоциации на правитель-



ственном уровне был принят целый ряд важных решений. К ним относятся:

- организация работы пунктов пропуска по принципу одного окна. В настоящее время этот принцип реализован уже на 37 АПП;
- увеличение до 60 млн руб. в год предельной суммы доходов налогоплательщиков, применяющих упрощенную систему налогообложения (а среди членов АСМАП таких перевозчиков более 60%);
- принятие «Технического регламента о производстве и безопасной эксплуатации колесных транспортных средств», которым установлены европейские весовые параметры (40 тонн - по общей массе, 11,5 тонн - на ведущую ось);
- возможность выпуска в свободное обращение после 1 января 2010 г. транспортных средств, помещенных ранее под таможенный режим временного ввоза и соответствующих Евро-3;
- сохранение базовой ставки транспортного налога;
- сокращение номенклатуры опасных грузов, требующих оформления специальных разрешений.

Е. Москвичев сообщил, что для повышения эффективности работы Администрации АСМАП

была оптимизирована ее структура, что позволило сконцентрировать деятельность аппарата исключительно на оказании услуг и всемерной помощи членским организациям Ассоциации.

Президент АСМАП отметил эффективную и профессиональную работу Правления, члены которого совместно с региональными Советами ведут активную работу в своих округах с местными органами власти и депутатами.

Прочные деловые связи с руководством Международного союза автомобильного транспорта (IRU) позволили добиться отсрочки до конца текущего года применения санкций за использование цифровых тахографов без карт водителей.

АСМАП совместно с IRU вошли в деловой Совет ЕврАзЕС, что позволит защитить интересы перевозчиков в процессе формирования Таможенного Союза.

Одной из основных проблем по-прежнему остается несовершенство законодательства. У руководства АСМАП сложились весьма конструктивные отношения с Комитетом Государственной Думы РФ по транспорту, и с его помощью в этом году удалось серьезно продвинуть застрявший с 2007 г. законопроект о повышении штрафных санкций к иностранным перевозчикам за нарушения транспортного законодательства. В марте он успешно прошел второе чтение в Государственной Думе. Комитет также помог сохранить в прежней редакции 214 статью Таможенного Кодекса и не допустить удвоения базовой ставки транспортного налога.

Должное взаимопонимание АСМАП находит и со стороны руководства Минтранса РФ, отраслевого и международного департаментов. Министр транспорта и его заместители оперативно принимают решения по проблемным вопросам.

Президент АСМАП выразил благодарность министру транспорта РФ И. Левитину за его принципиальную жесткую позицию в конфликтных ситуациях, связанных с обменом разрешениями с Турцией и Польшей, а также с отстаиванием предложения по изменению базовых квот разрешений ЕКМТ.

Е. Москвичев отметил тесное взаимодействие АСМАП с руководством и управлениями Ространснадзора и укрепление связей с Федеральной таможенной службой.

Стратегической задачей АСМАП является установление деловых партнерских отношений с региональными органами власти. В настоящее время соглашения о сотрудничестве заключены с 11 субъектами Российской Федерации, и готовятся к подписанию еще 14. Главной целью таких соглашений является консолидация усилий по устранению сложившихся в регионах диспропорций в перевозках внешнеторговых грузов. Проведенный экспертами АСМАП анализ по 40





наиболее грузоемким регионам с оборотом более 100 тыс. т в год показал, что только в половине из них рыночные позиции российских перевозчиков находятся на приемлемом уровне.

Так, например, в Московской области зарегистрировано более 300 перевозчиков, в том числе 142 члена АСМАП с совокупным парком около 4 тыс. автопоездов. В то же время их рыночная доля не превышает 22%. Недавно заключенное АСМАП соглашение с Администрацией Московской области должно помочь исправить сложившуюся ситуацию.

Продолжается работа с органами власти различных уровней, направленная на оптимизацию ставок транспортного налога в субъектах Российской Федерации.

Многие перевозчики ставят вопрос о необходимости выхода России из соглашения по МСТО. Минтранс РФ по инициативе АСМАП в мае 2009 г. обратился в МИД РФ с предложением уведомить Госсекретаря ООН о приостановлении применения Россией этого соглашения. МИД это предложение не поддержал, в связи с тем, что наличие международных сертификатов вытекает из положений Конвенции о дорожном движении 1968 г. и потребуются внесение изменений в Конвенцию. Российская делегация в рамках работы в КВТ ЕЭК ООН уже поставила вопрос о внесении таких изменений. Параллельно ведется работа для решения вопроса о совмещении выдачи сертификата с получением талона государственного техосмотра.

Существенные сдвиги есть в решении проблемы визового обеспечения членов АСМАП. Консульские службы всех европейских стран

признали АСМАП в качестве национальной ассоциации, несущей полную ответственность за подготовку документов для оформления виз российским водителям. АСМАП предоставлено эксклюзивное право работать напрямую с консульскими службами, минуя визовые центры. Это позволило существенно сократить сроки оформления. В результате в 2009 г., пожалуй, впервые, в АСМАП практически не поступали претензии от перевозчиков по визовым вопросам. С 1 апреля 2010 г. вступил в силу новый Визовый кодекс ЕС, который предусматривает упрощение процедур оформления виз так, как это предлагал АСМАП. В частности, для всех стран ЕС унифицированы стоимость оформления виз, необходимый набор документов и сроки оформления.

Еще один важный вопрос – судьба 147-го Постановления Правительства. Как только новый Таможенный кодекс Таможенного союза вступит в силу, это постановление будет отменено. Однако есть надежда, что комиссия Таможенного союза издаст правовой акт, допускающий помещение новых транспортных средств категории Евро-4 и -5 в режим временного ввоза с полным условным освобождением от уплаты таможенных платежей. Такого решения АСМАП всеми силами и добивается.

Создание Таможенного Союза приведет к необходимости изменения существующего порядка транспортного контроля. Этот новый порядок будет определен межправительственным соглашением, в подготовке которого АСМАП принимает самое активное участие. В соответствии с Соглашением сплошной контроль за транспортными средствами, осуществляющими международные



перевозки, будет перенесен на внешнюю границу Таможенного Союза. Органы транспортного контроля стран Таможенного Союза получают полномочия по контролю за наличием разрешений, выданных странами – членами Союза. Однако, если, например, на польско-белорусской границе у перевозчика, следующего в Россию, будет обнаружено отсутствие российского разрешения, никаких мер административного воздействия белорусские органы транспортного контроля применять не будут. Их полномочия ограничиваются только передачей соответствующей информации российской стороне, которая и будет применять к таким перевозчикам санкции, предусмотренные российским законодательством.

Важным направлением деятельности АСМАП является профессиональная подготовка международных перевозчиков.

За отчетный период в УКЦ АСМАП прошли обучение 1900 менеджеров транспортных предприятий и водителей-международников. Но этого явно недостаточно. Например, в УКЦ АСМАП, расположенных в Центральном федеральном округе, в 2009 г. прошли обучение всего 63 водителя из 28 предприятий.

Конкурентоспособность наших перевозчиков напрямую зависит от квалификации персонала. АСМАП участвует в подготовке предложений по введению Сертификатов профессиональной компетенции водителей-международников. Порядок выдачи таких сертификатов будет аналогичен тому, который практикуется в странах ЕС.

В заключение президент АСМАП отметил, что в послекризисных условиях на первый план выходит конкурентоспособность, основанная, прежде всего, на внедрении современных перевозочных технологий и повышении производительности труда.

Он перечислил первоочередные задачи, на решении которых будут сконцентрированы усилия Ассоциации:

- помощь в адаптации перевозчиков к новым правилам таможенного оформления и контроля, предусмотренным Таможенным кодексом Таможенного Союза;
- организация эффективной системы транспортного контроля в условиях единого таможенного пространства;
- решение вопросов сохранения льготного режима временного ввоза новых транспортных средств, а также минимизация затрат при выпуске в свободное обращение грузовиков Евро-3, ввезенных ранее на условиях 147-го Постановления Правительства;
- реформирование системы квот на разрешения ЕКМТ;
- совершенствование порядка оформления специальных разрешений на перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
- завершение перехода к использованию цифровых тахографов;
- создание эффективной системы подготовки и повышения квалификации персонала международных автомобильных перевозчиков.

О квотах и тенденциях

Руководитель департамента организации перевозок П. Павлюк детально осветил ряд позиций в контексте реализации основных задач АСМАП и вопросов, поднятых перевозчиками на региональных собраниях.

Прежде всего, он рассказал о работе по совершенствованию разрешительной системы. В условиях финансового кризиса в 2009 г. благодаря активной позиции Минтранса России практически полностью удалось обеспечить потребность в иностранных разрешениях. Возникающий дефицит по Голландии, Швеции, Азербайджану, Греции, Бельгии был покрыт за счет дополнительного получения их от компетентных органов этих государств. В результате не было введено квотирование ни по одной стране. Однако в текущем году ситуация изменилась.

В соответствии с положениями Постановления Правительства №89 и соответствующих приказов Министерства транспорта России введен порядок предварительного направления заявки от каждого предприятия. При этом, если сводная заявка предприятий на получение разрешений какой-либо страны превышает согласованный контингент, то по ней должно вводиться квотирование.

Несмотря на неоднократные обращения АСМАП о необходимости представления реальных заявок, многие предприятия запросили излишнее количество разрешений. Так, на 2010 г. заявок на разрешения было в 2,5 раза больше, чем использовалось ежегодно в последний период. При этом запросы поступали на те страны, где никогда не было дефицита. Не называя компании, приведем пример, хотя подобных сотни: имея парк 16 автомобилей, в 2009 г. предприятие использовало 283 разрешения, а на 2010 г. дало заявку на 5255 разрешений, т.е. в 18 раз больше. При этом в 1 квартале т.г. им было получено 109 разрешений, и по прогнозу, в течение всего года эта компания сможет использовать не более 450 разрешений.

При таких заявках неизбежно квотирование по всем странам. Однако АСМАП все же удалось убедить Министерство транспорта России ввести квотирование только по 4 странам. Пришлось также обратиться к Чехии, Греции, Австрии с просьбой о дополнительном выделении разрешений.

Необоснованные заявки привели к тому, что многие перевозчики, стабильно работающие на рынке квотируемых стран, уже практически использовали свою квоту и не могут выполнять контракты. У других же, взявших разрешения «про запас», они не используются. Такой перекос может привести к захвату этого рынка третьими странами.



В настоящее время прорабатывается вопрос с Минтрансом России о повышении ответственности перевозчиков за перезаказ заявок и применении соответствующих санкций. В скором времени начнется заявочная кампания 2011 г., и АСМАП просит учесть этот фактор и давать реальные заявки.

Кроме того, разрабатывается программа «электронной заявки», которая позволит определить годовую потребность с учетом реального наличия парка и фактического использования разрешений за прошлый период.

П. Павлюк в своем выступлении подробно рассказал о деятельности АСМАП, направленной на защиту интересов национальных перевозчиков. Минтранс РФ последовательно проводит политику защиты национальных интересов посредством уменьшения контингента разрешений для перевозчиков третьих стран. В связи с этим в отношениях с Польшей возникла критическая ситуация.

Как известно, польская сторона отказалась от обмена разрешениями на 2010 г. из-за несогласия удовлетворить ее заявку на получение 50 тыс. российских разрешений против 30 тыс. в прошлом году для перевозок грузов в/из третьих стран. Сложность вопроса заключалась также в том, что общий контингент разрешений для двусторонних и транзитных разрешений не складывался в пользу России, т.е. польских разрешений нам не хватало. Кроме того, оставался нерешенным вопрос о снятии ограничений по вывозу топлива в Польшу.

Многочисленные встречи и переговоры были не простыми. Поступали даже предложения пойти на крайние меры и вообще не производить обмен разрешениями. Но это было рискованное решение, так как затрагивало интересы около тысячи российских предприятий.

Администрация АСМАП, несмотря на сжатые сроки, для определения переговорной позиции провела опрос перевозчиков. Одновременно АСМАП было инициировано обращение Минтранса в МИД РФ, Минэкономразвития РФ, Торгово-промышленную палату РФ.

В результате лишь в середине марта удалось разблокировать польскую проблему и произвести обмен по 75 тыс. разрешений, при этом из переданных Польше 75 тыс. разрешений – 12,5 тыс. для перевозок в/из третьих стран. И в настоящее время Польша приступила к межгосударственным согласованиям изменения межправительственных соглашений в части беспошлинного вывоза 600 л топлива.

С целью уменьшения присутствия на нашем рынке литовских перевозчиков по инициативе АСМАП для российских компаний было введено ограничение транзитного проезда через Литву в Польшу и предложено использовать белорусское направление. Вместе с тем, ряд перевозчиков под различными предлогами продолжали работать по литовскому коридору ради личного интереса – сокращения затрат за счет беспошлинного ввоза топлива в Польшу, даже в нарушение действующего межправсоглашения. Посыпались обращения и жалобы, и в октябре 2009 г. пришлось выдавать разрешения и на транзит. В результате Минтрансу пришлось пойти на дополнительный обмен разрешениями, так как расход у россиян увеличился на 50%.

Особое внимание было уделено вопросу разрешений ЕКМТ, так как на них приходится почти половина объема перевозок в/из третьих стран. Предложения АСМАП по сокращению квоты ЕКМТ вызвали негативную реакцию практически всех стран, в том числе не пользующихся данными разрешениями, в связи с тем, что при таких резких изменениях могут возникнуть трудности при обмене двусторонними и транзитными разрешениями.

В настоящее время создана специальная подгруппа из 10 стран, которая уже приступила к рассмотрению предложений России о коренной реорганизации существующей системы ЕКМТ.

В прошлом году обострилась ситуация с перевозками на турецком направлении. Бонусная система себя не оправдала. Доля россиян составляла 8%. Турецкая сторона требовала односторонних привилегий и даже бойкотировала обмен разрешениями. Министр транспорта России И. Левитин поддержал позицию АСМАП и дважды встречался со своим турецким коллегой по данному вопросу. Проблема обсуждалась на уровне правительств.

В итоге утверждены меры, позволяющие поэтапно наращивать долю российских перевозчиков на турецком рынке. В I квартале 2010

г. доля России составила 34,5% по отношению к турецким перевозчикам и 15,4% к общему объему.

Руководитель ДОП подробно рассказал о многолетней работе по решению проблемы с выдачей разрешений на перевозку КТГ. В результате активной работы в течение последних 3 месяцев подготовлен план действий и проект распоряжения Правительства, который 12 мая одобрен председателем Правительственной комиссии вице-премьером С. Собыниным.

В последнее время укрепилась деловая связь АСМАП с рядом важных ведомств, таких как Росграница, ГК «Росавтодор», что позволит активизировать работу по развитию дорожной инфраструктуры и объектов придорожного сервиса.

Конструктивные и деловые отношения сложились у АСМАП с Ространснадзором. Удалось снять проблемы с предрейсовым медицинским осмотром, применением путевых листов, с внеплановыми проверками за три нарушения.

Несмотря на кризис, российским международным перевозчикам удалось увеличить объемы перевозок по 11 странам, в том числе несколько потеснить конкурентов на азербайджанском и иранском направлениях. По-прежнему перспективным является развитие перевозок на Китай. Удалось добиться свободного транзитного проезда с китайскими грузами через Казахстан. В прошлом году достигнуты договоренности на уровне транспортных ведомств России, Китая и Казахстана о создании специальной рабочей группы по подготовке соответствующего трехстороннего соглашения. Обсуждается вопрос о возможности открытия маршрутов из Синцзянь-Уйгурского автономного района на приграничные терминалы России.

В заключение П. Павлюк обратил внимание участников Общего собрания на некоторые тенденции. В процессе обсуждения вопросов о развитии рынков представители ряда стран высказывают соображения, что жесткое использование Россией административных рычагов имеет и отрицательные свойства. Чрезмерное ограничение разрешений для иностранцев создает тепличные условия для российских перевозчиков и не способствует добросовестной конкуренции. Боязнь России постепенно либерализовать рынки не совпадает с общими тенденциями, происходящими в странах с развитыми рыночными отношениями. В недалекой перспективе такие изменения могут коснуться и России. «Первый звонок» – создание Таможенного Союза. Поэтому уже сейчас необходимо задуматься о повышении нашей конкурентоспособности, в первую очередь за счет улучшения качества предоставляемых транспортных услуг.

Работать в новых условиях

Руководитель департамента МДП и таможенных систем М. Савин в своем выступлении сообщил, что в минувшем году в числе основных направлений деятельности АСМАП были обеспечение устойчивого функционирования Конвенции МДП на территории Российской Федерации и формирование условий повышения конкурентоспособности российского международного автотранспорта.

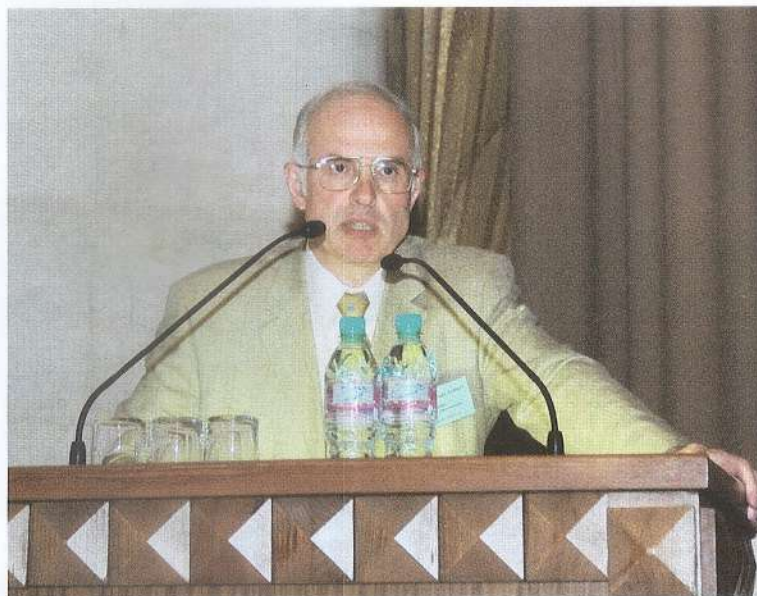
В результате кризиса мировой экономики использование книжек МДП российскими перевозчиками сократилось на треть. В 2009 г. ФТС России направил в АСМАП уведомления о 50 фактах нарушения процедуры МДП, совершенных 44 российскими перевозчиками. Взаимодействуя с таможенными, департамент в рамках системы Safe-TIR добился подтверждения доставки по 4784 книжкам МДП. В результате российские перевозчики избежали возможных претензий по ним.

Анализ претензий показывает, что относительный рост их количества в большей степени связан с ростом противоправных действий третьих лиц (кражи, грабежи), что, видимо, является следствием кризисных явлений. Однако в 8 случаях усматривается умысел перевозчиков, совершивших недоставку. По нарушениям в системе МДП АСМАП выплатил в 2009 г. ФТС России 35 млн руб.

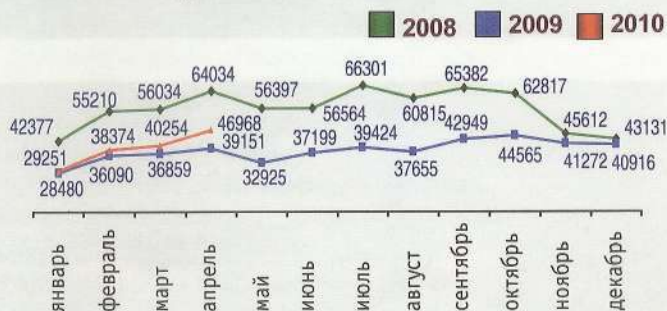
Настораживает тенденция роста добровольной оплаты предъявленных перевозчиком сумм таможенных платежей по недоставленным товарам. В 2009 г. российские перевозчики таким образом оплатили почти 29 млн. руб. Причины варьируются от незначительности суммы платежа до оплаты средствами заказчика перевозки. И если в случае грабежа такие действия абсолютно правомерны, то в других, без дальнейшего их обжалования – это признание вины.

АСМАП ведет активную работу по корректировке проекта Таможенного кодекса таможенного союза России, Беларуси и Казахстана с целью снизить возможные негативные последствия для перевозчиков. Удалось решить целый ряд вопросов, однако некоторые нормы таможенного кодекса могут в определенной мере изменить правовое положение перевозчика. Возможное решение о выпуске товаров в любом месте на территории таможенного союза повлияет на ситуацию на рынке международных автомобильных перевозок. Все будет зависеть от того, где импортерам будет создан режим наибольшего благоприятствования.

11 февраля 2010 г. под эгидой IRU и АСМАП в Москве состоялся международный семинар по вопросам применения положений кодекса, в работе которого участвовали представители



Динамика использования книжек МДП российскими перевозчиками в 2008 – 2010 гг.



14 стран.

Значительное внимание Ассоциация уделяла вопросу сохранения для перевозчиков пользования преимуществами Конвенции МДП на территории Таможенного союза. По этому вопросу подготовлено отдельное Межправительственное соглашение, которое определяет особенности применения системы МДП и функционирования на территории союза гарантийных объединений и будет способствовать стабильному функционированию конвенции и дальнейшему росту использования книжек МДП российскими перевозчиками.

К сожалению, далеко не все предложения АСМАП нашли поддержку. Кодексом возлагается на автомобильного перевозчика ряд дополнительных публичных обременений, которые повлияют на его конкурентоспособность. Так, перевозчик наделяется обязанностью декларировать перевозимый товар и при определенных условиях уплачивать таможенные платежи. В числе таких положений и обязанности, возлагаемые на перевозчика по хранению товаров в пунктах пропуска и местах их таможенного оформления



на территории Таможенного союза.

Таким образом, «под флагом» минимизации времени нахождения транспортных средств в пунктах пропуска и местах таможенного оформления проблема может усугубляться, создавая дополнительные издержки и активизируя ее коррупционную составляющую. К сожалению, несмотря на поддержку позиции АСМАП Минэкономразвития, такое положение в Кодексе сохранилось.

М. Савин в своем докладе подробно рассказал о введении предварительного электронного информирования.

На протяжении ряда лет перевозчики сталкиваются на российской границе с навязыванием коммерческих услуг по формированию

электронной копии книжки МДП. ФТС России неоднократно вносил в Правительство законопроект о возложении на перевозчика обязанности предварительного представления сведений в электронной форме. АСМАП планомерно отстаивает позицию, которая заключается в том, что до создания для перевозчиков простого, общедоступного, а главное бесплатного программного продукта, позволяющего самостоятельно передавать сведения, введение обязательного предварительного информирования является преждевременным. В результате до настоящего времени в России такой закон пока не принят.

Евросоюз уже ввел представление таможенным органам сведений о перевозке по процедуре МДП в электронной форме и регистрацию в европейской системе EORI (регистрация и идентификация экономических операторов). Но из-за сложности процессов обязательное предварительное (не менее чем за 1 час до прибытия транспортных средств в пограничную таможню) информирование о перевозках по процедуре МДП перенесено на 1 января 2011 г.

В сотрудничестве с IRU и таможенными органами в распоряжение российских перевозчиков переданы программы TIR-EPD и WEB-Transit, разработанная финской таможенной администрацией. Эти программы общедоступны, бесплатны и не требуют специальных знаний.

Однако по итогам первого квартала с.г. в программе TIR-EPD зарегистрировано лишь 230 перевозчиков, которые передали в общей сложности около 300 сообщений (около 6% оформленных на экспорт книжек МДП). Другими словами,



даже имея инструмент, позволяющий самостоятельно передавать информацию, перевозчики отдают предпочтение услугам посредников, заплатив им в 2009 г., по оценкам экспертов АСМАП, более 800 тыс. евро.

Несмотря на наличие бесплатной программы, в пунктах пропуска на финской границе услуга российских брокеров по передаче информации финской таможене возросла до 2 тыс. руб.

Ближайшие соседи и конкуренты, перевозчики Беларуси и Украины, в 3-4 раза активнее пользуются подобной программой.

Следует понимать, что с 01.01.11 в ЕС никакие посредники нас не спасут, и мы будем проигрывать в скорости прохождения границы.

В России Федеральной таможенной службой по предложению АСМАП разработан Интернет-портал для самостоятельной передачи сведений без посредников. Следует отметить, что введение предварительного информирования было одним из условий увеличения в рамках пилотного проекта на территории России предела ответственности по книжке МДП до 60 тыс. евро. И сегодня в интересах всех активно осваивать этот инструмент в добровольном порядке, не дожидаясь законодательного возложения этой обязанности на перевозчика.

В 2009 г. принята Концепция таможенного оформления в местах, приближенных к Государственной границе, с целью обеспечения экономической безопасности России и снижения транспортной нагрузки на крупные города. Планируется обустроить 53 таможенно-логистических терминала вблизи многосторон-

них автомобильных пунктов пропуска. Под концепцию выделяется 98 млрд руб.

В Москве и Московской области в ходе реорганизации общее число мест таможенного оформления сокращено на треть. В регионе Санкт-Петербурга в марте практически одновременно закрыты три таможенных поста, которые оформляли в совокупности 42% таможенных деклараций в регионе. Произошло смещение товаропотоков в таможенные органы, расположенные в областях, где объемы декларирования товаров возросли. При этом дополнительные мощности в таможенных органах и на СВХ созданы не были.

В результате у перевозчиков постоянно возникали проблемы, связанные с отказом в заезде транспортных средств на территорию терминала





из-за отсутствия свободных мест. АСМАП на постоянной основе занимался урегулированием конфликтов, возникающих у перевозчиков с СВХ и подразделениями таможни. На уровне первых лиц контактировал с Федеральной таможенной службой по принятию мер по сокращению простоев, в том числе по переходу на двухсменный режим работы, включая выходные и праздничные дни. Проведены выездные совещания в регионах.

Полагаем, что в компетентных органах появилось понимание того, что дальнейшее сокращение мест таможенного оформления необ-



ходимо проводить после создания необходимых мощностей для обработки грузов на приграничных СВХ.

В заключение М. Савин отметил, что уже принятые и готовящиеся решения могут серьезно повлиять на рынок международных автоперевозок в России. И наша общая задача – научиться работать в новых условиях и реализовать намеченные меры по повышению конкурентоспособности российской отрасли международных автоперевозок.

Выступавшие в прениях от имени и по поручению перевозчиков своего региона докладчики в общем и целом высоко оценили работу Ассоциации и внесли ряд важных предложений.

Так, член Правления В. Лазарян (СЗФО) заявил, что проблем в организации международных перевозок у членов АСМАП нет, и нерешенных вопросов осталось всего 3, максимум 4. Самые большие сложности возникают из-за новаций, которые пытается вводить таможня, и к которым сама она явно не готова. Например, с введением электронного декларирования появилась очередь в компьютере, где «висят» декларации.

В. Лазарян призвал коллег не платить никаких денег за навязанные услуги легальным или нелегальным посредникам и решать проблемы в принципе.

Н. Кондратьев (СФО), член Правления АСМАП, также отметил проблему весового контроля и длительные простои из-за таможенных формальностей на границе. Особенно сложно работать на перспективном китайском направлении, где кроме инфраструктурных проблем имеются еще и правовые. По-прежнему актуальна проблема несанкционированных сборов при транзите



через территорию Казахстана. Н. Кондратьев предложил АСМАП больше внимания обратить на состояние дорог и возможности проезда по российской территории.

Член Правления АСМАП от ДВФО В. Мартыненко сообщил, что тотальный таможенный контроль при пересечении границ приводит к нарушениям режима труда и отдыха, негативно отражается на безопасности и провоцирует коррупцию.

В. Боярченко (УФО) обратил внимание участников Общего собрания на проблему радиационного контроля на автомобильных пунктах пропуска, превратившегося в один из способов вымогательства. Президент АСМАП Е. Москвичев пообещал поднять эту проблему на предстоящей в ближайшее время встрече с руководителем ФТС России Ю. Бельяниновым.

С. Алейников, Член Правления АСМАП от ЮФО, поднял вопрос о некорректной формулировке совместного приказа Минтранса и ГТК России об использовании транспортных средств, ввезенных по 147 Постановлению, для внутренних перевозок при завершении международной перевозки до места разгрузки и призвал обратить внимание на подобные формулировки при создании нового кодекса Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана. Он отметил также, что ОСАГО и «Зеленая карта» для российского перевозчика является двойной платой за один и тот же страховой продукт.

М. Филимонов (КО) предложил проводить тендеры и аукционы при заключении договоров на оказание услуг АСМАП (для страховых компаний, поставщиков каких-либо услуг, материалов и пр.).

В. Щепков (ПФО) заявил, что сезонные ограничения движения по дорогам страны фактически являются нарушением конституционных прав граждан, потому что лишают предпринимателя-автомобилиста права работать, и предложил взамен транспортного налога ввести акцизы на

горюче-смазочные материалы.

В. Халеев (ЦФО) обратился с просьбой к «АСМАП-Сервис» организовать наконец для членов Ассоциации заправку по топливным карточкам по минимальной цене с гарантированным качеством и количеством. Он призвал также координировать тарифную политику на основе расчетов департамента экономики и финансов АСМАП и применять санкции к недобросовестным перевозчикам за демпинг.

Все предложения и замечания, прозвучавшие на собрании, обобщены и будут включены в программу деятельности Ассоциации на 2010-2011 гг.

Всероссийский конкурс АСМАП «Перевозчик года 2010»

Награждение победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года 2010» состоялось 19 мая на Общем собрании членов Ассоциации международных автомобильных перевозчиков. Призы лучшим компаниям вручил президент АСМАП Е. С. Москвичев.

Победителями конкурса стали:

в категории I (от 1 до 20 ТС)

- ООО «К. Транзит», г. Смоленск;

в категории II (от 21 до 50 ТС)

- ООО «ТрансАвтоИнвест», г. Москва;

в категории III (от 51 до 100 ТС)

- ООО «ВДВ-Транс», Московская область;

в категории V (пассажирские перевозчики)

- ОАО «Приморавтотранс», г. Владивосток.

В категории IV (свыше 100 ТС) по решению Оргкомитета конкурс признан не состоявшимся, так как в ней не было представлено достаточного количества участников (не менее трех), как это предусмотрено «Положением о Всероссийском конкурсе АСМАП «Перевозчик года 2010».



Курс – на развитие

Президент АСМАП Е. Москвичев и губернатор Свердловской области А. Мишарин 23 июня в Екатеринбурге подписали Соглашение о социально-экономическом сотрудничестве. Целью данного Соглашения является взаимодействие между Правительством Свердловской области и АСМАП по вопросам совершенствования и развития рынка международных автомобильных перевозок.



А. Камчатова

Такое сотрудничество является эффективной формой социального партнерства и систематизирует взаимоотношения власти и бизнеса, способствует социальной стабильности в обществе. По словам А. Мишарина, международные перевозки в регионе имеют уникальные возможности для развития. До сих пор на долю предприятий АСМАП приходилось лишь 4% от общего

объема перевозок. Необходимо кратно увеличивать количество автопоездов. Соглашение предусматривает увеличение их числа до трех тысяч.

Новые экономические условия требуют пересмотра механизмов взаимодействия органов исполнительной власти и предприятий региона. Само понятие социальной ответственности компаний расширилось и приобрело новое звучание. Подписание соглашения во многом послужит на пользу экономическому, социальному, инвестиционному, экологическому развитию Свердловской области.

Президент АСМАП Е. Москвичев выразил уверенность, что реализация обязательств, зафиксированных в соглашении, будет способствовать повышению конкурентоспособности российских международных автомобильных перевозчиков и увеличению объемов перевозок внешнеторговых грузов в крупнейшем грузообразующем регионе страны.

В ходе своего визита в Екатеринбург Е. Москвичев посетил крупнейшее предприятие региона, ОАО «Лорри», которое является лауреатом Национальной общественной премии транспортной отрасли России «Золотая колесница» и обладателем диплома «Лучший международный автоперевозчик СНГ».

Его генеральный директор Ю. Ступак, член Правления АСМАП, от души болеет за интересы отечественного рынка: «Просто необходимо в максимально короткие сроки превратить российский рынок международных автоперевозок хотя бы в паритетный, выдавив иностранных конкурентов, которые активно демпингуют, нарушают действующие правила и законы».

Президент АСМАП в ходе встречи с руководителями транспортных компаний Уральского федерального округа поделился дальнейшими планами Ассоциации по развитию международных автомобильных перевозок, а также заинтересованно выслушал все вопросы и предложения перевозчиков.

Плечом к плечу

14 мая 2010 г. президент АСМАП Е. Москвичев и председатель Правления Государственной компании «Автодор» С. Костин подписали Соглашение о сотрудничестве. Соглашение направлено на создание наиболее благоприятных условий для международных автоперевозок.



В. Романова, фото автора

Правительство всерьез озаботилось приведением в порядок федеральных трасс. Отсчетом послужили М1 и М4, переданные в доверительное управление Государственной компании «Российские автомобильные дороги» («Автодор»).

ГК «Автодор» создана в июле прошлого года с целью развития сети скоростных и магистральных автомобильных дорог с использованием возможностей государственно-частного партнерства. В настоящее время в стадии перехода в управление госкомпании находятся еще два проекта – обход Одинцово и скоростная дорога «Москва-Санкт-Петербург» (с последующей эксплуатацией на платной основе), в перспективе – трасса М3 «Украина».

31 декабря 2009 г. Правительство РФ утвердило программу деятельности ГК «Автодор» на

2010-2015 гг., в соответствии с которой будет модернизировано и построено более 1350 км автомобильных дорог, в том числе 700 км магистралей «Дон», 250 – «Беларусь», порядка 350 км – «Москва - Санкт-Петербург».

На всех находящихся в доверительном управлении «Автодора» трассах предусмотрено создание соответствующих европейским стандартам зон дорожного сервиса. Это одна из основных задач компании. С участием экспертов АСМАП специалисты «Автодора» уже обследовали качество дорог и придорожной инфраструктуры на каждом километре М1 и М4 и констатировали, что предстоит огромный объем работ.

По заявлениям руководства ГК, при разработке и реализации проектов во главу угла компания будет ставить потребности пользователя федеральных дорог. А поскольку международные автомобильные перевозчики как раз входят в число наиболее активных и законопослушных пользователей, и к тому же в АСМАП аккумулирован огромный опыт по их эксплуатации как в России, так и за рубежом, совместная взаимовыгодная деятельность представляется конструктивной и своевременной. И основные направления такого сотрудничества уже обозначены.

14 мая 2010 г. в офисе Государственной компании президент АСМАП Е. Москвичев и председатель Правления Автодора С. Костин подписали Соглашение о сотрудничестве.

Соглашение открывает путь партнерству, которое позволит создать наиболее благоприятные условия для осуществления международных автоперевозок, соблюдения водителями установленных требований режима труда и отдыха, обеспечения безопасности дорожного движения, сохранности транспортных средств и грузов.

Партнерство будет осуществляться в виде консультаций, деловых встреч, семинаров и конференций, а также сбора и обобщения информации, в том числе касающейся зарубежного опыта, а также обмена справочными материалами, методическими рекомендациями и иными документами в сфере дорожного сервиса.

Профи'10

Открытый Всероссийский конкурс мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи» в этом году проводится в седьмой раз. Уже состоялись отборочные соревнования в Южном и Северо-Западном федеральных округах.



А. Камчатова и А. Клопичев

Конкурс профессионального мастерства водителей магистральных автопоездов зародился в 2000 г. по инициативе нижегородских перевозчиков. В 2004 г. Конкурс стал Всероссийским и с тех пор ежегодно во всех федеральных округах России проходят отборочные этапы, на которых соревнуются водители лучших транспортных компаний, объединяемых Ассоциацией.

В прошлом году в регламент конкурса «АСМАП-Профи» внесены изменения для повышения профессионального мастерства как можно большего числа водителей, для большей массовости соревнований. Действующий ныне регламент соревнований, в отличие от прежних правил, предусматривает, что водители, заняв-

шие первые места в личном зачете Всероссийских конкурсов прошлых лет, не имеют права выступать на всех этапах конкурсов, организуемых в последующие годы. Ведь среди основных целей проведения «АСМАП-Профи» – совершенствование навыков вождения магистральных автопоездов в экстремальных условиях, снижение аварийности на транспорте и повышение безопасности дорожного движения.

Место проведения финала теперь определяется не как прежде, по «прописке» победившей в прошлом году команды. Желающих принять у себя финальные соревнования очень много, и заслужить право проведения заключительного этапа конкурса может каждый регион. Оргкомитет при рассмотрении заявок будет учитывать, насколько эффективно и успешно филиал или представительство АСМАП решает проблемы

перевозчиков в регионе и как плодотворно сотрудничает с местными властями.

Участниками конкурса могут быть команды предприятий – действительных членов АСМАП, каждая команда состоит из двух водителей, работающих на данном предприятии не менее 1 года до дня проведения конкурса. Предприятия – члены АСМАП с малым числом персонала могут выставлять на соревнования сборные команды. А если команда в отборочном туре завоевала первое или второе место, то в финале директор предприятия имеет право выставить команду в любом составе. Здесь только одно условие – чтобы водитель проработал в компании не менее 1 года.

В ходе соревнований участники должны пройти трассу, составленную судьями из обязательных фигур конкурса: «бокс», «змейка передним ходом», «круг», «парковка», «колея», «тоннельные ворота» и «стоп-линия».

Задачей каждого водителя является как можно более быстрое прохождение трассы соревнования и расположенных на ней фигур с наименьшим количеством штрафных секунд.

Призеры отборочных этапов конкурса и победители в командном и личном зачетах финала получают награды и ценные подарки от спонсоров и организатора конкурса.

Отборочный этап Конкурса «АСМАП-Профи 2010» среди водителей Южного федерального округа

В соответствии с календарем VII открытого Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи 2010» 19 июня 2010 г. в поселке Янтарном, одном из самых живописных районов Ростова-на-Дону, на террито-



рии спортивно-торгового комплекса «Алмаз» состоялся отборочный этап конкурса среди водителей Южного федерального округа.

Работниками филиала АСМАП по ЮФО была проделана большая подготовительная работа, в результате которой в отборочном этапе конкурса приняло участие 32 водителя из 17 транспортных предприятий Ростовской области, Краснодарского края и Республики Дагестан, что вдвое больше числа участников предыдущего года.





На открытии соревнований присутствовали представители руководства Минтранса Ростовской области, Росавтодорнадзора, областного ГИБДД, Южного таможенного управления и администрации Аксайского района Ростовской области.

Судейством отборочного этапа руководил Н. Радужан – директор транспортной компании «ПИКО», судья Всероссийской категории, участник крупнейших российских и международных соревнований по авторалли и ралли-рейдам.

Организаторами отборочного этапа конкурса для спонсоров и VIP-гостей было организовано бесплатное питание и программа активного отдыха на левом берегу Дона. Также желающие могли принять участие в гонке-шоу на радиоуправляемых моделях гоночных автомобилей.

Победителям и призерам отборочного этапа конкурса в командном и личном зачетах были вручены кубки, медали и дипломы АСМАП, призы от руководства города и многочисленные подарки от спонсоров конкурса. Руководитель предприятия ООО «Винес-Транс» В. Сокира внес предложение о введении в ЮФО существующей в других регионах практики награждений поощрительными призами участников, не занявших призовые места, но наиболее понравившихся зрителям и гостям.

Несмотря на жаркую погоду, отборочный этап среди водителей-международников Южного федерального округа прошел на высоком организационно-пропагандистском уровне, стал праздником для всех участников, гостей и зрителей, что позволило организаторам успешно реализовать цели проведения конкурса «АСМАП-Профи 2010».

Поздравляем победителей и желаем удачи в борьбе за победу в финале Всероссийского конкурса «АСМАП-Профи 2010»!

Командный зачет

ООО «Дон-Транзит 2000»

ООО «Восток»

«Выбор Интранс» ООО

Личный зачет

В. Купавых, ООО «Дон-Транзит -2000»

А. Прокофьев, ООО «Восток»

С. Петренко, ООО «Дон-Транзит – 2000»

Отборочный этап Конкурса «АСМАП-Профи 2010» среди водителей Северо-Западного федерального округа

Общероссийский конкурс «АСМАП-Профи» в этом году проводился в СЗФО в шестой раз. Его задачи - повышение водительского мастерства и привлечение в отрасль высококлассных специалистов.

На данный момент в автопредприятиях перевозчиков Северо-Запада России, занимающихся международными перевозками, сложилась непростая ситуация. Большие очереди на границах и сложности с таможенным оформлением грузов на внутренних таможах привели к увеличению простоев автопоездов даже по отношению к кризисному 2009 г. Международные перевозчики региона из-за простоев ежедневно несут убытки на 7 млн руб. Однако убыток выражается не только в деньгах, но и в том, что предприятия теряют проверенные кадры – некоторые водители, уставшие от постоянных очередей, уходят из отрасли.

В то же время, несмотря на появившуюся тенденцию, престиж профессии по-прежнему остается высок. И убедиться в том, что большегрузы водит элита автомобильной отрасли, можно было на отборочном этапе конкурса «АСМАП-Профи 2010» среди водителей Северо-Западного федерального округа, проводившемся в Великом Новгороде 26 июня 2010 г. на территории завода по производству прицепной техники ЗАО «Новтрак». На открытии мероприятия присутствовали представители Комитета транспорта и связи Новгородской области, областного ГИБДД, члены Правления АСМАП, иностранные гости.

К соревнованиям были допущены перевозчики-члены АСМАП СЗФО от 6 транспортных компаний. Среди них были не только призеры и участники предыдущих соревнований, но и новые фирмы. Волнение участников соревнований и профессиональный опыт сказались на результатах заездов.

Командный зачет

ООО СП «НБИ Транспорт-Сервис»

ЗАО «Норд»

Личный зачет

С. Борщ, ООО СП «НБИ Транспорт-Сервис»

Ю. Рязанов, ООО СП «НБИ Транспорт-Сервис»

Д. Усачев, ЗАО «Норд»



Победителям и призерам отборочного этапа конкурса в командном и личном зачетах были вручены кубки, медали и дипломы АСМАП, призы и подарки от спонсоров конкурса.

Второй задачей организации конкурса было ознакомление перевозчиков с новыми достижениями грузовой автотранспортной техники, сопутствующими видами услуг. Для этого на территории, где проводился конкурс, были представлены выставочные экспонаты автотехники и оборудования, развернуты стенды и палатки сервисных организаций. Партнером конкурса, компанией ЗАО «Новтрак», была проведена конференция и ознакомительная экскурсия по заводу по изготовлению прицепной техники для магистральных грузовиков.

Организаторами отборочного этапа конкурса для конкурсантов, спонсоров и VIP-гостей было организовано бесплатное питание и предложена развлекательная программа активного отдыха. Желающие могли принять участие в аттракционах и интеллектуальных конкурсах, предусмотренных для гостей.

Отборочный этап среди водителей – международных Северо-Западного федерального округа прошел на высоком организационном уровне и стал праздником для всех участников, гостей и зрителей. Это позволило наглядно показать, что от мастерства водителя зависит сохранность груза, скорость его доставки и безопасность других участников движения.



Встреча на Брянской земле

В последнее время во многих вопросах взаимоотношений России и Украины появились заметные положительные сдвиги, в том числе и в сфере транспорта.



В. Даничев, Брянск. Фото автора

Седьмое заседание подкомиссии по вопросам транспорта Комитета по экономическому сотрудничеству Российско-Украинской Межгосударственной комиссии состоялось в Брянске в начале мая, в канун 65-летия Победы в Великой Отечественной войне.

В городе воинской славы руководителей транспортных ведомств обоих государств встретили губернатор Брянской области Н. Денин и председатель областной Думы В. Гайдуков. Министр транспорта Российской Федерации И. Ле-

витин и министр транспорта и связи Украины К. Ефименко начали рабочую встречу с торжественного митинга у памятника воинам-водителям, где возложили цветы, почтив память павших в войне минутой молчания, и вручили ветеранам памятные медали и подарки.

Встреча продолжилась на производственной базе одного из крупнейших автотранспортных предприятий России – «Совтрансавто-Брянск-Холдинг». В деятельности этого предприятия, как в зеркале, отражаются практически все вопросы и проблемы, имеющиеся у российских международных автоперевозчиков, поэтому И. Левитина



соседних областей.

В продолжение рабочего визита министр транспорта РФ И. Левитин и министр транспорта и связи Украины К. Ефименко возложили цветы на Площади партизан, а затем приняли участие в седьмом заседании Российско-Украинской Межгосударственной комиссии по вопросам транспорта и подписали протокол о сотрудничестве в транспортной сфере.

В ходе пресс-конференции по результатам визита министры ответили на вопросы журналистов. В частности, о состоянии автодороги «Украина» И. Левитин сказал: «В связи с финансово-экономическим кризисом мы не смогли реализовать программу по реконструкции дороги «Москва-Киев», которая началась 2 года назад. Сейчас идет интенсивная работа на подходе к Калуге. Это будет дорога 1-й категории, она перейдет в «Автодор» и будет действовать в платном режиме, как скоростная автомобильная трасса».

Не обошли на пресс-конференции и вопросы безопасности на транспорте. И. Левитин сообщил, что сейчас в России действует ряд программ по снижению ДТП на транспорте. Со следующего года намечен ввод в действие на международных автоперевозках спутниковой системы навигации «ГЛОНАСС». Совместным делом двух стран должна стать и программа борьбы с терроризмом на транспорте. «Российская сторона в этих вопросах имеет большой опыт», - заметил К. Ефименко. — У нас точно такие же проблемы, и мы с Россией в этом направлении будем работать в очень тесном контакте. В ближайшее время подпишем 4 документа по речному и морскому судоходству, по использованию внутренних водных ресурсов. Отдельный документ будет регламентировать действия 2-х стран во время проведения спасательных операций на водном и воздушном транспорте».

Министры транспорта двух стран подтвердили свои намерения выполнять все пункты достигнутых соглашений. Ведь, как известно, с проблемами легче бороться совместными усилиями.



интересовала каждая деталь, каждая операция производственно-технологической цепочки, финансово-экономические взаимоотношения с партнерами. Руководитель холдинга И. Трифанцов и его специалисты представили министру исчерпывающую информацию по всем вопросам.

Затем министры транспорта двух стран в актовом зале холдинга встретились с руководителями предприятий и организаций всех форм собственности, занимающимися международными автоперевозками. Атмосфера мероприятия оказалась не строго официальной, скорее состоялся откровенный и непринужденный разговор за круглым столом. Перевозчики приграничного региона получили редкую возможность задать вопросы руководителям транспортных ведомств соседних государств.

И. Левитин и К. Ефименко проинформировали присутствующих о положении дел в транспортной отрасли обеих стран, остановились на общих проблемах, связанных с состоянием дорог (и, в первую очередь, реконструкцией автодороги «Украина»), безопасности дорожного движения, внедрения электронных тахографов. Много внимания было также уделено необходимости обеспечения безопасности на транспорте, особенностях функционирования международных перевозок в условиях единого таможенного пространства, решению отдельных финансово-экономических вопросов.

Позже, когда министры продолжили работу по официальной программе подкомиссии, разговор с перевозчиками продолжили заместитель министра транспорта РФ Н. Лямов и президент АСМАП Е. Москвичев.

Чуть позже в Хрустальном зале областной администрации состоялось совещание с участием руководителей транспортно-дорожного комплекса региона, а также руководителей УГАДН

«Помните, пожалуйста!»

Бурными аплодисментами встретили жители Брянска, собравшиеся на митинг у памятника воинам-водителям, выступление ветерана войны А. Власевой. Словно молодая участница художественной самодеятельности, она очень удачно дополнила исполненную артистами зрелищную театрализованную литературно-музыкальную композицию, проникновенно прочитав свою поэму «Помните, пожалуйста!», посвященную памяти погибших на войне фронтовиков. Восторг зрителей понятен – ведь поэтесса, бывший военный шофер, вот-вот отметит 90-летний юбилей!

В. Даничев, Брянск. Фото автора

Несмотря на преклонный возраст, Анастасия Селиверстова имеет удивительно крепкую память. Она помнит наизусть почти все написанные ею стихи и поэмы, которых у нее в общей сложности около пятидесяти! И большую их часть она посвятила своим друзьям-однополчанам, молодому поколению, воспоминаниям о фронтовой, а затем и трудовой жизни.

– Я мечтала стать учительницей, окончила педучилище, но успела поработать с детьми лишь 2 года. Началась война. Ребята, мои сверстники, почти все ушли на фронт, а нас, 20 человек девчат, вызвали в военкомат и направили на курсы водителей грузовых автомобилей. Правда, вначале мне отказали...

– Это почему же?

– Я всегда была маленькой, худенькой и когда проходили медкомиссию, меня подвел мой рост – 148 см, а надо было не менее 150. Иначе, мол, за капотом дорогу не увижу. Едва-едва уговорила работников военкомата, сказала, что буду на сиденье фуфайку подкладывать.

Всего 24 дня отвели призывницам на обучение водительскому мастерству. Экзамен сдали только трое, остальных оставили доучиваться. Тася получила назначение на расположенный в лесном массиве военный аэродром под Тулой. Выдали «мужское» обмундирование (на 3 размера больше, а сапоги на все 5!), вручили новенький автомобиль ГАЗ-АА, именуемый в народе «полуторкой». Объяснили задачу: доставлять на

аэродром с военной базы боекомплекты, запчасти для самолетов, продовольствие, ГСМ и все остальное. Показали и маршрут движения – несколько километров по лесным дорогам, где немудрено было заблудиться, особенно, ночью, когда в целях маскировки не разрешалось включать свет.

...Фронт стремительно приближался. Все аэродромные службы работали в круглосуточном режиме. К тому же не давали покоя фашистские самолеты и артиллерия, постоянно нанося бомбовые удары и обстреливая территорию аэродрома.

– Страшно было?

– А как же! Бывало, после рейса не успеешь и глаз сомкнуть, как звучит команда: «Тревога!». И хотя нас научили одеваться за 2 минуты, их почти всегда не хватало, чтобы полностью одеться, обуться и прихватить свой карабин. Выбегаешь на улицу – и в снег!

А морозы ночью – под 40 градусов, и не дай бог, если в темноте не успеешь найти рукавицы! У меня и сейчас руки холодную погоду не переносят. Еще хуже, если под бомбежку попадали во время рейса – ведь в кузовах у нас авиабомбы, снаряды. Поэтому наша женская рота всегда соблюдала дисциплину – выдерживали требуемую дистанцию, заранее назначали дежурного. Как-то после обстрела слышу, дежурная кричит: «Стой! Кто идет?» Вглядываемся в темноту – вроде ветки шевелятся. «Стой, стрелять буду!». Чувствуем, кто-то за деревьями стоит. Перевоплонились изрядно, думали – ди-



версаны, их тогда часто к нам в тыл забрасывали. Оказалось, это была корова, заблудилась в лесу. Долго потом шутили по этому поводу. Но страшнее всего, конечно же, было видеть, как гибнут твои товарищи.

И дальше продолжает уже своими стихами:

...Вдруг слышится: «Воздушная тревога!»

Мы спрятались по лесу, кто как мог.

Но бой окончен и разбита вся дорога.

Что с Сашей Радченко,

неужто парень смолк?

Мы подошли, и всем нам стало жутко:

Он изуродован, живого места нет!

И зубы выбиты, и челюсть...

Ужасная минутка.

Его отправили в военный лазарет...

Тяжело приходилось девочкам и чисто физически: не всегда удавалось отдохнуть после рейса, приходилось постоянно чистить аэродром, вывозить снег, которого зимой 42-го выпало, как им казалось, не менее полутора метров. Летом было чуть легче, но из-за перебазировок аэродрома приходилось крутить баранку сутками напролет. И самое страшное – постоянные бомбежки, когда остается только надеяться: авось, пронесет!

Но не пощадила судьба молодого водителя. В один из дней августа сорок третьего их колонну внезапно атаковали фашистские самолеты. Едва успев выпрыгнуть из машины, Тася на миг увидела ослепительную вспышку, ощутила сильный толчок в грудь и страшную боль. Больше она ничего не помнила.

Очнувшись лишь через неделю в госпитале и ужаснувшись: раздроблены челюсть и подбородок, почти не слушается правая рука, нестерпимая боль в ногах. «Ну, все, отвоевалась...» - промелькнуло в голове.

За три долгих месяца врачам удалось-таки поставить Анастасию Селиверстовну на ноги, но водить машину она уже не могла. И тогда ее поставили обучать новобранцев вождению автомобилей. Молодая преподавательница готовилась к занятиям очень тщательно, вся группа сдала экзамены по вождению, устройству автомобилей и Правилам движения на «отлично», и ее пригласили на работу инспектором в экзаменационное подразделение ГАИ города Брянска.

...Шел 1944 год. Однажды, принимая экзамены у курсантов на аэродроме, Анастасия Селиверстовна неожиданно встретила приехавшего за очередной группой водителей замполита авиаполка, где она проходила службу. Узнав ее, капитан Козловский (так звали замполита) радостно заявил: «Собирайся, поедешь к нам опять. Будешь инструктором. Формальности я улажу».

Так она снова оказалась в родной части, которая, кстати, перебазировалась в Брянск. А еще через неделю ее направили в Польшу, в Познань, где ей пришлось трудиться за троих – преподавать ПДД, выписывать путевые листы, вести учет ГСМ и выполнять другие производственно-диспетчерские функции, связанные с работой военного автотранспорта.

Там и встретила она день Победы, который остался у нее в памяти на всю жизнь. Война закончилась, все ее боевые подруги уехали домой, но Анастасию Селиверстовну не отпустили: много работы. Лишь через полгода, показавшиеся ей вечностью, она смогла вернуться на Родину и встретиться со своими родными и близкими.

– Часто вспоминаете фронтовые годы?

– Конечно!

И дальше опять продолжает стихами:

Четыре страшных года не забыть,

Когда вокруг – одна война.

Мы научились Родину любить –

В опасности была она.

Эту закаленную войной любовь к своей Родине, к своему народу Анастасия Селиверстовна умеет передать молодежи, часто бывая в школах, в трудовых коллективах. И всегда непременно подчеркивает: «Живите с пользой, не зря. Чтобы всегда с гордостью вспоминали прошлое!»

Из первых рук

Формирование Таможенного союза – процесс долгий и трудоемкий. О переносе транспортного контроля на внешнюю границу Союзного государства и связанных с этим рисках читателям «МАП» рассказывает заместитель руководителя Ространснадзора А. Жуков.



Мировая история доказывает, что интеграционные экономические объединения всегда выгодны. В зависимости от складывающейся политической обстановки такие союзы формируются на разных принципах.

Таможенный союз – это проверенная временем форма интеграции. В 1968 г. начал функционировать Таможенный союз в Европе. Недавно отмечалось его сорокалетие. Из них двенадцать лет Европа потратила на то, чтобы унифицировать пошлины и тарифы, снять внутренние границы. Еще двадцать лет убирали шероховатости.

Лишь в 1993 г. (в год 25-летия) было заявлено, что процесс формирования Европейского таможенного союза в целом завершен. Успешно работает Таможенный союз США, Канады и Мексики.

Состоится ли экономическое чудо?

Таможенный союз «Белоруссия-Россия-Казахстан» будет запущен со вступлением в силу Таможенного кодекса Таможенного союза. В этот же момент будет снят таможенный контроль на российско-белорусской границе, а через год

- на российско-казахстанской. Прогнозируемый 15%-ный рост ВВП, которое обеспечит работа Таможенного союза всем его государствам, станет для них общим экономическим чудом.

Однако остались нерешенными некоторые принципиальные вопросы.

С самого начала рассмотрения вопроса о переносе транспортного контроля в рамках Союзного государства Минтрансом России и Ространснадзором отмечалась важность учета последствий (в том числе социальных) для российской транспортной отрасли и экономики в целом.

Являясь заместителем руководителя Ространснадзора, на который Правительством Российской Федерации возложены полномочия по осуществлению транспортного контроля транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки, останавливаясь на нерешенных проблемах переноса транспортного контроля на внешнюю границу Союзного государства и связанных с этим возможных рисках.

Минтранс России совместно с Минтрансом Беларуси и органами транспортного контроля двух стран выполнил все мероприятия, предусмотренные первым этапом раздела «Транспортный контроль» Плана по переносу согласованных видов государственного контроля с белорусской российской границы, утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза ЕврАзЭС 25 сентября 2009 г. № 94. В том числе сформированной рабочей группой был согласован перечень действий по транспортному контролю, определен состав, сроки и способы обмена информацией, проведена оценка состояния технического оснащения и обустройства пунктов пропуска и контрольных пунктов на территории России и Беларуси.

На втором этапе реализации Плана со стороны России с 20 января по 30 июня 2010 года должна быть проведена опытная эксплуатация системы информационной поддержки и отладка системы информационного обмена между органами

нами транспортного контроля Российской Федерации и Республики Беларусь.

При этом оценка технического оснащения, аппаратного и программного обеспечения автомобильных пунктов пропуска на белорусском и российском участках внешней границы Таможенного союза, проведенная специалистами двух стран в рамках выполнения первого этапа Плана, показала необходимость модернизации программных комплексов органов транспортного контроля, создания центров обработки данных и сетей передачи данных, переоснащения аппаратными и телекоммуникационными средствами подразделений, осуществляющих контроль в пунктах пропуска на внешней границе.

В существующих условиях информационное взаимодействие возможно осуществлять на основе имеющихся программных комплексов органов транспортного контроля двух стран. Однако, ввиду того, что данные в указанных комплексах представлены в разных форматах и не содержат всех требуемых показателей для защиты экономических интересов каждой из сторон, обеспечить необходимую скорость и эффективность обмена данными не представляется возможным.

Проблемы и пути их решения

В ходе подготовительного совещания экспертов Министерств транспорта и органов транспортного контроля и надзора двух стран, состоявшегося в Минске 20-21 января 2009 г., было установлено, что нормативная правовая база Республики Беларусь в настоящее время не позволяет осуществлять транспортный контроль на внешней границе Союзного государства в со-

ответствии с требованиями российского законодательства. Применение на внешней границе Союзного государства мер административного воздействия к нарушителям порядка осуществления международных автомобильных перевозок, предусмотренных законодательством Российской Федерации, а также возврата транспортных средств в настоящее время также не представляется возможным.

Вышеизложенное нашло подтверждение при проведении эксперимента по обмену данными о результатах транспортного контроля на внешней границе Союзного государства и российско-белорусской границе в феврале-марте 2009 г.

Функции Транспортной инспекции Республики Беларусь значительно отличаются от функций Ространснадзора. В частности, в функции Транспортной инспекции Республики Беларусь не входит осуществление в пунктах пропуска контроля за соблюдением требований Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). В соответствии с Административным кодексом Республики Беларусь Транспортная инспекция в пунктах пропуска имеет право налагать штрафы только за отсутствие у перевозчика полиса страхования гражданской ответственности.

Программный комплекс, эксплуатируемый Транспортной инспекцией Республики Беларусь, не позволяет получать всю необходимую для осуществления возложенных на Ространснадзор функций информацию. Из базы данных программного комплекса можно получать информа-





цию только по 17 контрольным параметрам из 32, необходимых российской стороне.

Указанный программный комплекс не обеспечивает возможности внесения информации о наличии и номерах специальных разрешений на перевозку опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов, номенклатуре перевозимых грузов, информации о регионах и пунктах отправки/назначения на территории Российской Федерации, информации о наличии у иностранных перевозчиков российских разрешений на перевозку, а также информации о допущенных нарушениях порядка выполнения международных автомобильных перевозок.

Во время прохождения контроля на внешней границе на 5464 белорусских автотранспортных средствах, осуществлявших перевозки грузов третьих стран, не имелось российских специальных разрешений на такие перевозки. Приведенные данные свидетельствуют о том, что Транспортная инспекция Республики Беларусь не имеет возможности контролировать в пунктах пропуска наличие у белорусских перевозчиков российских разрешений на перевозку грузов третьих стран ввиду того, что данные разрешения водители в большинстве случаев получают уже на территории Республики Беларусь.

Результаты эксперимента показали, что реализация мероприятий по переносу транспортного контроля на внешнюю границу таможенного союза требует пересмотра международных договоров стран-участниц, в частности межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении, а также ряда нормативных правовых актов, регламентирующих осуществление международных автомобильных

перевозок. Кроме того, необходимо осуществить разработку нового или доработку существующих программных комплексов органов транспортного контроля и надзора, провести обучение инспекторского состава, выработать механизм взыскания штрафов, наложенных на территории другого государства - участника Таможенного союза, а также дорожных и других, установленных законодательством сборов.

В противном случае при переносе транспортного контроля на внешнюю границу Ространснадзор будет лишен возможности представлять Минтрансу России достоверные данные об объемах международных автомобильных перевозок, которые необходимы для проведения государственной политики в области автомобильного транспорта, а также для выработки позиции при проведении переговоров с компетентными органами других государств.

Отсутствие информации о выявленных нарушениях порядка осуществления международных автомобильных перевозок не позволит своевременно принимать действенные меры к российским и иностранным перевозчикам, систематически допускающим такие нарушения.

Отсутствие информации о наличии и номерах специальных разрешений на перевозку крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов не позволит осуществлять контроль за соблюдением перевозчиками параметров, указанных в спецразрешениях, а также установленных маршрутов перевозки.

Отсутствие контроля за соблюдением соглашений ДОПОГ и ЕСТР отрицательно скажется на безопасности движения по дорогам Российской Федерации.

Отсутствие контроля за соблюдением белорусскими и казахстанскими перевозчиками российской разрешительной системы будет способствовать снижению конкурентоспособности российских транспортных компаний, что, в конечном итоге, может привести к нанесению существенного ущерба экономике Российской Федерации. Кроме того, отсутствие контроля на российско-белорусской и российско-казахстанской границах не позволит фиксировать реальное время нахождения автотранспортных средств иностранных государств на территории Российской Федерации. Это может привести к резкому увеличению объемов выполняемых иностранными транспортными операторами перевозок между пунктами, расположенными на территории Российской Федерации, так называемых каботажных перевозок. Осуществление таких перевозок запрещено российским законодательством, а также межправительственными соглашениями о международном автомобильном сообщении.

Невозможность взыскания на внешней границе штрафов, наложенных на территории Российской Федерации, а также дорожных сборов, установленных Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.01.2008 г. №1007, приведет к снижению поступлений в бюджет Российской Федерации.

Залог взаимодействия

При отсутствии системы информационного взаимодействия органов транспортного контроля сведения о нарушениях могут быть представлены на контрольные пункты только по телефаксу и посредством электронной почты, что не позволит автоматизировать выявление нарушителей в потоке. При проведении контроля на внешней границе будет невозможным использование электронных справочников разрешительных документов и средств форматно-логического контроля, содержащихся в российском программном комплексе. Это может привести к ошибкам при контроле и принятию необоснованных решений, а также к созданию дополнительных барьеров для участников внешнеэкономической деятельности в условиях формирования Таможенного союза.

В этой связи конкретным предложением по указанной проблематике является базирование на уже созданном и внедряемом в Российской Федерации программном комплексе СКАТ ТК. Данный программный комплекс уже развернут в 28 автомобильных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации и прошел апробацию на основных погранпереходах западного направления (на российско-эстонском, российско-латвийском и российско-белорусском участках границы).

Внедрение СКАТ ТК позволит в режиме времени, близком к реальному, получать информацию о результатах контроля на внешней границе, информацию о нарушителях, автоматизировать процесс поиска нарушителей в потоке транспортных средств, проходящих через контрольные пункты, находящиеся на территории Российской Федерации. Любой пользователь, имеющий право доступа к серверу центра обработки данных, сможет отслеживать ситуацию на автомобильных пунктах пропуска и контрольных пунктах.

Предполагается, что на данных контрольных пунктах сотрудники Ространснадзора будут предоставлять отметки о въезде и выезде транспортного средства в разрешениях на поездку, принимать меры административного воздействия к нарушителям на основании выданных белорусской стороной уведомлений, осуществлять контроль за уплатой штрафов и дорожных сборов. Аналогичные функции будут выполнять и контрольные пункты на территории Республики Беларусь.

В это же время сотрудники Транспортной инспекции Республики Беларусь в автомобильных пунктах пропуска будут осуществлять контроль весовых и габаритных параметров, проверять наличие разрешений на поездку и специальных разрешений на перевозку крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов, заносить сведения о результатах транспортного контроля в программный комплекс. Нарушителям будут выдаваться уведомления о необходимости прибыть на контрольный пункт Ространснадзора и представить недостающие документы. Сведения о нарушителях в режиме времени, близком к реальному, должны передаваться на контрольные пункты Ространснадзора. Без отметки в уведомлениях о представлении недостающих документов выпуск транспортных средств с территории Таможенного союза осуществляться не будет.

Аналогичные действия в интересах Республики Беларусь будут осуществлять сотрудники Ространснадзора на российских участках внешней границы Таможенного союза.

В настоящее время для нас первоочередной задачей является подготовка межправительственного Соглашения об осуществлении транспортного контроля на внешней границе Союзного государства, в котором должны быть отрегулированы вопросы взаимодействия органов транспортного контроля и принятия мер административного воздействия.

Вместе с тем, процесс согласования проекта Соглашения затягивается в связи с отсутствием единой позиции по осуществлению транспортного контроля как внутри России, так и с белорусской стороной. И этот путь придется пройти еще и с Казахстаном..

Финал эпохи дезинтеграции

На постсоветском пространстве полным ходом идет процесс объединения. Идет непросто, в некоторых случаях «со скрипом», но всем уже понятно, что с генеральной исторической линии на глобализацию свернуть не удастся никому. О роли и перспективах автотранспортной отрасли в ходе интеграции говорили на 7-й международной конференции IRU.



В. Романова, фото автора

Международная конференция «Транспорт объединяет: роль автотранспорта в развитии интеграционных процессов в Евразии» была организована IRU совместно с Федеральным агентством по делам СНГ (Россотрудничеством) и состоялась в Москве весной 2010 г.

Открывая конференцию, Генеральный секретарь IRU М. Марми сообщил, что Международный союз автомобильного транспорта продолжает активно работать на Евразийском континенте. На сегодняшний день уже подписаны Меморандумы о сотрудничестве с такими системообразующими региональными объединениями, как ЕврАзЭС (Евразийское экономическое со-

общество) и ОЧЭС (Организация Черноморского экономического сотрудничества), что говорит о признании их лидерами важной роли автотранспорта. «Недостаточно иметь совершенные технологии, — отметил он. — Надо работать в полном сотрудничестве и подлинном партнерстве».

Заместитель руководителя Федерального агентства по делам СНГ «Россотрудничество» А. Чесноков рассказал, что Агентство, уделяя особое внимание интеграционным процессам, приступило к разработке программ, в которых отдельная часть будет посвящена автомобильному транспорту. При этом главным вопросом он обозначил эффективность перевозок, в том числе в контексте развития транспортных коридоров.

В своем приветственном слове президент АСМАП Е. Москвичев отметил, что сегодня особенно важно внедрение новых технологий перевозки грузов и пассажиров в международном сообщении. «Хотел бы проинформировать всех, что в России принята Транспортная стратегия до 2030 г., – сказал он. – И по этой стратегии к 2015-2016 гг. появятся новые международные коридоры, поэтому сейчас АСМАП серьезно работает над разработкой современных технологий перевозки грузов. Наши усилия и вопросы, которые мы сегодня задаем Правительству, направлены на то, чтобы российские перевозчики могли доставлять грузы быстро и качественно». Он поблагодарил М. Марми за организацию международных конференций, которые позволяют сближать интересы разных стран и тем самым повышать эффективность перевозочного процесса.

Путевые заметки

Путь к интеграции стран Евразии по примеру Евросоюза начался с образования региональных экономических объединений – ЕврАзЭС, Восточного партнерства, Черноморского экономического сотрудничества. Обсуждением роли автотранспорта в развитии таких объединений и началась рабочая часть конференции. Председатель Союза ассоциаций автомобильного транспорта ОЧЭС, он же президент Ассоциации международных автоперевозчиков Республики Молдова, В. Флоря сообщил, что стартует совместный с IRU проект, связанный с разрешительной системой. В течение 2010 г. вводятся в действие 1400 разрешений BSEC-URTA. Цель этого проекта, впрочем, пока не подписанного Россией и еще рядом стран - участниц, – появление разрешений для региона по типу ЕКМТ, что должно избавить автоперевозчиков от необходимости получения большого количества транзитных разрешений.

Директор правового департамента Комиссии Таможенного союза ЕврАзЭС Н. Слюсарева сообщила, что всего в мире существует 30 таможенных союзов, и они уже продемонстрировали свои плюсы для стран - участников. Евразийский экономический союз, возможно, будет создан по типу ЕС, а пока, на первом этапе, введен единый таможенный тариф, к которому в 2012 г. прибавится свобода передвижения валют и рабочей силы.

Во второй сессии конференции участники обсудили ход второго этапа проекта NELTI и высказали свои предложения по его расширению. Так, генеральный секретарь КазАТО Т. Каплан сообщил, что президент Казахстана Н. Назарбаев предложил построить транспортный коридор «Западная Европа - Западный Китай». «Это будет шикарная дорога, – сказал он, – автотранспорт



**АСМАП СЕРЬЕЗНО РАБОТАЕТ НАД
РАЗРАБОТКОЙ СОВРЕМЕННЫХ
ТЕХНОЛОГИЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ.
НАШИ УСИЛИЯ НАПРАВЛЕННЫ
НА ТО, ЧТОБЫ РОССИЙСКИЕ
ПЕРЕВОЗЧИКИ МОГЛИ ДОСТАВЛЯТЬ
ГРУЗЫ БЫСТРО И КАЧЕСТВЕННО**

/Е. МОСКВИЧЕВ/

вполне сможет конкурировать с железной дорогой и морскими перевозками».

После заслушивания докладов Д. Ларионова (Постпредство IRU в Евроазиатском регионе), Т. Каплана (КазАТО) и Н. Кузнецова (AIRCUIZ) выступил руководитель группы департамента организации перевозок АСМАП В. Донской. «АСМАП поддерживала и поддерживает идею открытия между Китаем и Западной Европой маршрута, проходящего транзитом через Казахстан и Россию, так как в принципе нет препятствий для таких перевозок, – сказал он. – Однако в целях полно-

ценной реализации проекта NELTI наша Ассоциация подготовила ряд предложений. Во-первых, направить согласованный ассоциациями стран-участников проект «Дорожной карты NELTI» на рассмотрение в рамках Международного Транспортного Форума с принятием соответствующих рекомендаций в адрес компетентных органов и одновременно – на рассмотрение Китайской стороне, поскольку без практической поддержки Китая полноценная реализация проекта не представляется возможной. Во-вторых, решить вопрос допуска перевозчиков заинтересованных стран на территорию Синьцзян-Уйгурского автономного района Китая, сначала в экспериментальном порядке, и, в-третьих, рассмотреть возможность создания там коммерческой структуры, которая занималась бы подготовкой и оформлением товарно-транспортной документации с учетом требований конвенций и международных соглашений, в которых Китай не участвует. Это могло бы в конечном счете способствовать ускорению обработки автотранспортных средств по альтернативным маршрутам проекта NELTI, а также продвижению вопроса о присоединении КНР к Конвенции МДП».

Комментируя данные предложения, заместитель генерального секретаря IRU И. Рунов сообщил, что работа над «Дорожной картой» подходит к концу и что IRU уже отработывает механизмы допуска на территорию СУАР. Что же касается создания коммерческой структуры, он выразил уверенность, что в ходе решения «определенных проблем» она появится.

В продолжение дискуссии о расширении экономических связей с Китаем эксперт Постпредства IRU в Евроазиатском регионе Е. Анфимова представила новое исследование «Автомобильный транспорт в Китайской Народной Респуб-

ке». В нем содержится весьма любопытная информация, поскольку становление автотранспортной отрасли в новых условиях в России и Китае шло одновременно, но абсолютно по-разному.

Китайское поле чудес

В 1993 г. директор Транспортного департамента Комиссии по планированию КНР написал в своем докладе Правительству: «Сегодня транспортная система Китая не только отстает от развития национальной экономики, но и затрудняет и ограничивает ее развитие. Этому есть 3 причины: недостаточное финансирование отрасли, недостаточные усилия по ее реформированию, проблемы управления». И он был услышан. Правительство «семь раз отмеряло», и только спустя пять лет приняло план развития автотранспортной отрасли, который ставил три основные долгосрочные задачи – развитие инфраструктуры, либерализация рынка и создание конкурентной среды, безопасность и экологичность транспорта.

Все прошедшие 12 лет задача номер один успешно решается: по всей стране ежегодно строятся тысячи километров новых автострад. Для сравнения: двадцать лет назад в Китае насчитывалось 147 км автострад, десять лет назад – почти 9 тыс. км, сегодня – более 60 тыс. км. Современный Китай уже обладает второй по размеру сети магистральных дорог после США! Всего 15% местных грузов перевозится по железным дорогам. Пока удельный вес железных дорог в объемах перевозки контейнеров минимален, однако на развитие ж/д инфраструктуры выделяются немалые инвестиции, и со временем она может стать более привлекательной для перевозки генеральных грузов.

Форма собственности автотранспортных предприятий в Китае может быть различной –



Генеральный секретарь IRU М. Марми и Ответственный секретарь Комиссии Таможенного союза Беларуси, Казахстана и России С. Глазьев подписали Меморандум о сотрудничестве, который предусматривает участие IRU в мероприятиях Комиссии, совершенствование и расширение функционирования системы МДП на территории Таможенного союза, взаимные консультации и обмен информацией. «Борьба за Таможенный союз, – сказал С. Глазьев, – это фактически борьба за экономическую эффективность. Нам хотелось бы, чтобы создаваемые сегодня структуры были максимально удобными для автотранспортников».

государственная, акционерное общество, малое частное предприятие. Государство предприняло усилия для создания отраслевого законодательства, в том числе – с учетом опыта Евросоюза, США и Канады – закона, направленного на развитие конкурентной среды.

Для реформирования отрасли нужны были денежные ресурсы, и правительство нашло альтернативные источники финансирования. Такими источниками стали европейские экспортные кредитные агентства, долгосрочные коммерческие займы, государственно-частное партнерство, в том числе концессия. Средства всех источников финансирования аккумулировались в Транспортном инвестиционном фонде.

На сегодняшний день в секторе международных грузовых автоперевозок активно идет процесс укрупнения предприятий. К примеру, если в 2006 г. количество предприятий с автопарком до 10 машин составляло 71%, то в 2007 г. оно сократилось вдвое. Сегодня парк большинства китайских АТП насчитывает 10-50 ед. подвижного состава, причем увеличивается число контейнеровозов. Тарифы на грузовые перевозки не регулируются, а на пассажирские – обновляются каждый год путем установления «потолка».

В связи с вступлением Китая в ВТО в стране не могли не принять решение о допуске иностранных транспортных предприятий на рынок, и в 2001 г. был принят Декрет об иностранных инвестициях в автотранспортную отрасль. В секторе грузовых автоперевозок предприятие может быть со 100% иностранным капиталом, но если оно занимается контейнерными или рефрижераторными перевозками, доля иностранного капитала не может превышать 75%. В случае пассажирского транспорта – по меньшей мере один из учредителей должен иметь опыт работы на пассажирских перевозках в Китае не менее 5 лет.

Российским международным автоперевозчикам известно истинное положение дел – китайские автоперевозчики упорно рвутся вглубь России, а для наших въезд на территорию Поднебесной почти закрыт. Договариваться с Китаем непросто, но другого пути у наших стран нет – прогресс, как и глобализацию, не остановишь.

Лоскутное одеяло Евразии

Третья сессия конференции была посвящена социальной роли автомобильного транспорта. АСМАП тесно сотрудничает в области профессиональной подготовки с Академией IRU, глава которой П. Филипп доложил о новых разработках и мотивации к получению дополнительного образования. Проблема недостаточно обученного персонала в отрасли стоит остро во всех странах евроазиатского региона, и в настоящее время АСМАП и лично ее президент Е. Москвичев предпринимают колоссальные усилия по повышению эффектив-

ности функционирования системы обучения.

Выступивший с докладом по Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.» проректор МАДИ А. Чубуков отметил, что хотя в целом программа выполняется (в 2009 г. количество ДТП со смертельным исходом сократилось почти на 8,5 тыс. случаев по сравнению с базовым 2004 г.), социальные риски в России по-прежнему существенно выше, чем в развитых странах мира. Для изменения ситуации требуется в общем-то известный ряд действий, о которых на страницах «МАП» неоднократно рассказывалось. По мнению проректора МАДИ, среди прочих мер для снижения уровня аварийности и тяжести последствий ДТП необходимо внести изменения в Правила дорожного движения: до 50 км/ч ограничить скорость в городах и населенных пунктах, до 20 км/ч – в жилых зонах, в том числе во дворах, до 70 км/ч – на загородных дорогах для ТС, управляемых водителем со стажем менее 2 лет, а также до 80-90 км/ч увеличить скорость на общегородских магистралях с непрерывным движением, обустроенных внеуличными пешеходными переходами. А. Чубуков обозначил также важность разработки навигационно-связных комплексов на основе приемников ГЛОНАСС или систем ГЛОНАСС GPS для информационного сопровождения и мониторинга перевозок специальных и опасных грузов.

Завершая конференцию, И. Рунов подвел ее итоги: «По опыту пилотных проектов в Евразии можно констатировать, что существуют две группы проблем – инфраструктурные и административные, и решаться они должны синхронно, как, например, в Китае. Сегодня идет уникальный исторический процесс, когда на смену хаотической дезинтеграции приходят интеграционные процессы. Лоскутное одеяло Евразии будет постепенно срастаться, как это случилось в ЕС. Думаю, что за 20-30 лет оно приобретет целую законченную форму, а основной объединяющей системой станет автомобильный транспорт, принося в каждый регион занятость и стабильность».



Изменения в нормативном законодательстве

В МАП № 1 за 2010 г. была опубликована первая часть статьи начальника отдела методологии ООО «СДМ-БизнесКонсалт» М. Воронковой о принятых в 2009 г. изменениях в нормативном законодательстве, которые касаются деятельности автотранспортных предприятий. Предлагаем вниманию читателей продолжение статьи.

Оформление товаросопроводительных документов

Правильность оформления товаросопроводительных документов особенно актуальна для транспортных организаций. Следует заметить, что для фирм, выполняющих перевозки собственными силами, и экспедиторских фирм, оказывающих посреднические услуги по организации процесса перевозки, комплект первичной учетной документации (ПУД) будет различаться. Для первых – это ТТН и путевой лист, для вторых – комплект форм экспедиторских документов согласно Приказу Минтранса России от 11.02.2008 № 23, а именно: поручению экспедитору, экспедиторская и складская расписка. Для фирм-агентов дополнительно следует составить акт выполненных работ (либо отчет) и предоставить Заказчику копии ТТН перевозчиков. Необходимость наличия акта (отчета) регламентируется требованием ст. 1008 ГК РФ.

Федеральная налоговая служба Письмом от 21 августа 2009 г. № ШС-22-3/660@ направила для использования в работе систематизированные материалы по документированию операций при транспортировке товаров, явившиеся результатом нормативно-методической работы, выполненной ГНИИ РНС по заказу ФНС России.

Систематизированные материалы содержат описания случаев оформления и полный перечень документов, оформляемых при перемещении товаров по территории Российской Федерации железнодорожным, воздушным, автомобильным, морским и речным транспортом, а также анализ спорных ситуаций, возникавших, в том числе, в связи с неоформлением (неправильным оформлением) товаротранспортных документов. Материалы ориентированы на возможность их использования при осуществлении налоговой проверки, и, безусловно, будут полезны бухгалтерам транспортных компаний.

Следует заметить, что арбитражная практика по вопросу вычета НДС при наличии формальных нарушений в товаросопроводительных документах складывается в пользу налогоплательщиков. Так, в Определении ВАС РФ от 19.10.2009 № ВАС-12825/09 сказано, что отдельные неточности, допущенные при оформлении товарно-транспортных накладных, а также нарушения налогового законодательства, совершенные фактическим перевозчиком товара, не свидетельствуют о том, что перевозка товара реально не осуществлялась, и не могут служить основанием для вывода об отсутствии у общества права на возмещение НДС.

Освобождение от уплаты НДС

Налогоплательщик, осуществляющий перевозки как по муниципальным, так и по коммерческим заказам, вправе применять освобождение от обложения НДС в отношении всего объема услуг по перевозке пассажиров. Для этого на оба вида перевозок должны использоваться

единые тарифы, установленные органами местного самоуправления. Кроме того, при коммерческих перевозках пассажирам должны предоставляться такие же льготы, как и при осуществлении перевозок по муниципальному заказу (см. Письмо Минфина РФ от 05.06.2009 № 03-07-11/152).

Применение нулевой ставки НДС

Перевозчики должны представлять в инспекцию перевозочные документы для подтверждения ставки 0 % по НДС в течение 180 дней с даты отметки «Вывоз разрешен», проставляемой на перевозочных документах пограничными таможенными органами

Письмо Минфина РФ и ФНС РФ от 04.05.2009 № ШС-22-3/361@

Организация-перевозчик должна подтвердить применение нулевой ставки НДС предоставлением в налоговые органы контракта на оказание услуг и выписки банка. Однако независимо от наличия подтверждающих документов в предъявляемом покупателю услуг в счете-фактуре должна быть указана ставка 0 %, т.к. при выставлении счета-фактуры с нарушением установленного порядка, в том числе с указанием неправильной ставки налога, вычет на ее основании не предоставляется

Письмо Минфина РФ от 17.06.2009 № 03-07-08/134

Страховые взносы во внебюджетные фонды

Федеральный закон от 24.07.2009 № 212-ФЗ «О страховых взносах в Пенсионный фонд Российской Федерации, Фонд социального страхования Российской Федерации, Федеральный фонд обязательного медицинского страхования и территориальные фонды обязательного медицинского страхования» касается практически всех налогоплательщиков.

Этот закон введен в связи с отменой с 1 января 2010 г. Единого социального налога и введением уплаты страховых взносов во внебюджетные фонды. Закон определяет плательщиков страховых взносов; устанавливает базу для их начисления и суммы, не подлежащие обложению страховыми

ми взносами; определяет расчетный и отчетные периоды.

На 2010 г. размер взносов по сравнению с 2009 г. не изменен. С 1 января 2011 г. тарифы страховых взносов составят: в ПФР – 26 %; ФСС – 2,9 %; ФФОМС – 2,1 %; ТФОМС – 3 %.

Предельный размер облагаемой базы для начисления взносов плательщиками, осуществляющими выплаты физическим лицам, установлен в размере 415 тыс. руб. нарастающим итогом за расчетный период, при превышении которого страховые взносы не взимаются. Данная величина подлежит ежегодной индексации. Контроль за правильностью исчисления и полнотой уплаты страховых взносов осуществляют Пенсионный фонд РФ и Фонд социального страхования.

НДФЛ

Внесенные Федеральным Законом РФ от 25.11.2009 № 281-ФЗ (часть 2) изменения в основном касаются сделок РЕПО, поэтому в данном обзоре не рассматриваются.

Бухгалтерам транспортных организаций могут быть интересны поправки в части предоставления социальных и имущественных вычетов.

Социальный налоговый вычет по договорам негосударственного пенсионного обеспечения и (или) добровольному пенсионному страхованию Вычет может быть предоставлен работодателем при обращении к нему работника при условии представления последним документального подтверждения расходов согласно пп.4.п.1.ст. 219 НК РФ и перечислению работодателем взносов в соответствующие фонды	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН от 19.07.2009 № 202-ФЗ (ст. 219 НК РФ)
Увеличен размер имущественного вычета от продажи недвижимости на сумму, не превышающую 1 млн руб., и от продажи иного имущества, находящегося в собственности налогоплательщика менее трех лет со 125 000 руб. до 250 000 руб. Вычет предоставляется также в сумме фактических затрат на погашение процентов банку за кредит, полученный в целях рефинансирования кредитов, ранее взятых на новое строительство либо приобретение объектов недвижимости	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН от 19.07.2009 № 202-ФЗ (пп. 1 п. 1 ст. 220 НК РФ)
Общий размер имущественного налогового вычета, предусмотренного п. 2 ст. 220 НК РФ, не может превышать 2 млн руб. без учета сумм, направленных на погашение процентов по целевым займам и кредитам.	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН от 19.07.2009 № 202-ФЗ (п. 2 ст. 220 НК РФ)

Из заслуживающих рассмотрения писем контролирующих органов можно назвать следующие разъяснения.

Стандартный вычет по НДФЛ суммируется в рамках одного налогового периода (Письмо Минфина РФ от 22.10.2009 № 03-04-06-01/269).

Сумма процентов за нарушение срока выплаты денежных средств, связанных с исполнением работником

трудовых обязанностей, освобождается от налогообложения НДФЛ (Письмо Минфина РФ от 26.10.2009 № 03-04-05-01/765).

Выплаты генеральному директору при досрочном расторжении с ним трудовых отношений не облагаются НДФЛ (Письмо ФНС РФ от 06.08.2009 № 3-5-03/1194@).

Право на стандартный вычет можно подтвердить без

справок о полученных налогоплательщиком доходах с предыдущего места работы по данным трудовой книжки (Письмо ФНС РФ от 30.07.2009 № 3-5-04/1133@).

Оплата питания во время командировки, включенная в стоимость проживания в гостини-

це, облагается НДФЛ (Письмо Минфина РФ от 14.10.2009 № 03-04-06-01/263 (ч. 1)).

Если командировка продлена приказом руководителя, то стоимость обратных билетов не облагается НДФЛ (Письмо Минфина РФ от 22.09.2009 № 03-04-06-01/244)

Транспортный налог

Регионам предоставлено право изменять ставки транспортного налога Закон оставил ставки транспортного налога на уровне 2003 г., однако субъектам РФ дал право увеличивать или уменьшать их в десять раз (против прежних пяти раз). Установлено, что регионы вправе устанавливать дифференцированные ставки в зависимости от количества лет, прошедших с года выпуска транспортных средств, и (или) их экологического класса. При этом количество лет, прошедших с года выпуска, определяется по состоянию на 1 января текущего года в календарных годах с года, следующего за выпуском транспортного средства.	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН РФ от 28.11.2009 № 282-ФЗ (ч. 2)
Уплата авансов должна производиться не ранее срока, установленного для представления расчета за отчетный период Установлено, что для организаций срок уплаты авансов по транспортному налогу не может быть установлен ранее срока представления расчета за отчетный период. Отчетными периодами для организаций признается I квартал, II квартал и III квартал. Срок представления расчета – не позднее последнего числа месяца, следующего за истекшим отчетным периодом. Таким образом, крайним сроком уплаты авансов также является последнее число месяца, следующего за истекшим кварталом.	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН РФ от 28.11.2009 № 283-ФЗ (ч. 1)

Полезными в практической работе будут опубликованные в 2009 г. следующие разъяснения Минфина РФ.

Если налогоплательщик в течение месяца снимает транспорт с учета в одном субъекте РФ и регистрирует в другом, налог за этот месяц платится по прежнему месту нахождения (Письмо

Минфина РФ от 27.08.2009 № 03-05-05-04/11).

Категория транспортного средства в целях налогообложения определяется исходя из его типа и назначения, указанных в паспорте (Письмо Минфина РФ от 01.07.2009 № 03-05-06-04/105).

Налог на имущество

Отменены «нулевые» декларации по налогу на имущество В соответствии с изменениями, внесенными в п. 1 ст. 373 НК РФ, плательщиками налога на имущество являются организации, которые имеют на своем балансе имущество, признаваемое объектом обложения этим налогом В 2009 г. налогоплательщиками налога на имущество признавались все российские организации, независимо от того, имела ли компания на балансе объекты налогообложения или нет, при этом она была обязана представлять в налоговый орган декларацию и расчеты по налогу на имущество.	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН РФ от 30.10.2009 № 242-ФЗ
---	---

Напоминаем, что непредставление в установленные законом сроки налоговой декларации влечет взыскание штрафа в размере 5 % суммы налога, подлежащей уплате (доплате) на основе этой декларации, за каждый полный или неполный месяц со дня, установленного для ее представления, но не более 30 % указанной суммы и не менее 100 руб. (ст. 119 НК РФ).

Из Писем Минфина 2009-го года рекомендуем к применению в практическом учете следующие разъяснения:

Продаваемый объект недвижимости, учтенный в качестве основного средства, облагается налогом на имущество до момента государственной регистрации перехода права собственности на него (Письмо Минфина РФ от 10.06.2009 № 03-05-05-01/32).

В первоначальную стоимость автомобиля включаются госпошлина и оплата государственного техосмотра (Письмо Минфина РФ от 29.09.2009 № 03-05-05-04/61).

Организация, за которой зарегистрировано право собственности на общее имущество в здании, должна платить за него налог на имущество (Письмо Минфина РФ от 02.11.2009 № 03-05-05-01/70).

Налог на имущество организаций по объекту основных средств в виде благоустройства территории арендованного здания должен уплачиваться по месту учета основных средств на балансе, то есть по месту нахождения головной организации (Письмо Минфина РФ от 15.01.2009 г. № 03-05-05-01/02).

Земельный налог

Плательщиками налога признаются организации и физические лица, обладающие земельными участками на праве собственности, праве постоянного (бессрочного) пользования или праве пожизненного наследуемого владения только если они признаются объектом налогообложения в соответствии со ст. 389 НК РФ (п.1). Прежняя редакция ст. 388 НК РФ не содержала отсылки к ст. 389 НК РФ.	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН от 28.11.2009 № 283-ФЗ (ст. 388 НК РФ)
В отношении земельного участка, образованного в течение налогового периода, налоговая база определяется как его кадастровая стоимость на дату постановки такого участка на кадастровый учет. Ранее налоговая база по таким участкам была не определена.	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН от 28.11.2009 № 283-ФЗ (ст. 391 НК РФ)
Налогоплательщики - организации или индивидуальные предприниматели - обязаны представлять налоговые декларации и расчеты по авансовым платежам в отношении земельных участков, принадлежащих им на праве собственности, праве постоянного (бессрочного) пользования или праве пожизненного наследуемого владения. Прежняя редакция освобождала фирмы на спецрежимах от предоставления расчетов по авансовым платежам.	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН от 28.11.2009 № 283-ФЗ (ст. 398 НК РФ)

Бухгалтерам транспортных компаний могут быть рекомендованы для применения следующие письма Минфина РФ.

Если кадастровая стоимость земельного участка не установлена, то для исчисления земельного налога применяется его нормативная цена (Письмо Минфина РФ от 13.08.2009 № 03-05-04-02/55).

Арендатор помещения в многоквартирном

доме не должен платить земельный налог на занимаемый земельный участок (Письмо Минфина РФ от 10.08.2009 № 03-05-05-02/47). Это письмо выпущено под влиянием Постановления Пленума ВАС РФ от 23.07.2009 № 54 «О некоторых вопросах, возникших у арбитражных судов при рассмотрении дел, связанных с взиманием земельного налога». Ранее Минфин РФ и УФНС по г. Москве занимали противоположную позицию.

НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Федеральные законы

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 19.05.2010 № 94-ФЗ

«О РАТИФИКАЦИИ ПРОТОКОЛА О ПОРЯДКЕ ВЗИМАНИЯ КОСВЕННЫХ НАЛОГОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ РАБОТ, ОКАЗАНИИ УСЛУГ В ТАМОЖЕННОМ СОЮЗЕ»

Ратифицирован Протокол, определяющий порядок взимания косвенных налогов при выполнении работ и оказании услуг в Таможенном союзе

Протокол подписан в г. Санкт-Петербурге 11 декабря 2009 г.

Согласно Протоколу, взимание косвенных налогов при выполнении работ, оказании услуг осуществляется в государстве – члене Таможенного союза, территория которого признается местом реализации работ, услуг (за исключением отдельных работ). По общему правилу, при выполнении работ, оказании услуг налоговая база, ставки косвенных налогов, порядок их взимания и налоговые льготы (освобождение от налогообложения) определяются в соответствии с законодательством государства – члена Таможенного союза, территория которого признается местом реализации работ, услуг.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 19.05.2010 № 95-ФЗ

«О РАТИФИКАЦИИ ПРОТОКОЛА О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СОГЛАШЕНИЕ О ПРИНЦИПАХ ВЗИМАНИЯ КОСВЕННЫХ НАЛОГОВ ПРИ ЭКСПОРТЕ И ИМПОРТЕ ТОВАРОВ, ВЫПОЛНЕНИИ РАБОТ, ОКАЗАНИИ УСЛУГ В ТАМОЖЕННОМ СОЮЗЕ ОТ 25 ЯНВАРЯ 2008 ГОДА»

Ратифицирован Протокол о внесении изменений в Соглашение о принципах взимания косвенных налогов при экспорте и импорте товаров, выполнении работ, оказании услуг в Таможенном союзе

Внесенными изменениями, в частности, уточнены особенности применения косвенных налогов при импорте в особые (специальные, свободные) экономические зоны. Установлено, что особенности применения косвенных налогов при импорте в указанные экономические зоны устанавливаются международным договором, регулирующим вопросы функционирования таких экономических зон, определения порядка налогообложения товаров, ввозимых на их территории, и таможенной процедуры свободной таможенной зоны, заключаемым между Сторонами.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 19.05.2010 № 98-ФЗ

«О РАТИФИКАЦИИ ПРОТОКОЛА О ПОРЯДКЕ ВЗИМАНИЯ КОСВЕННЫХ НАЛОГОВ И МЕХАНИЗМЕ КОНТРОЛЯ ЗА ИХ УПЛАТОЙ ПРИ ЭКСПОРТЕ И ИМПОРТЕ ТОВАРОВ В ТАМОЖЕННОМ СОЮЗЕ»

Ратифицирован Протокол, устанавливающий порядок применения косвенных налогов при экспорте и импорте товаров в Таможенном союзе

Протокол подписан в г. Санкт-Петербурге 11 декабря 2009 года.

Протоколом, в частности, предусматривается применение нулевой ставки налога на добавленную стоимость или освобождение от уплаты акцизов при экспорте товаров с территории одного государства – члена Таможенного союза на территорию другого государства-члена налогоплательщиком государства – члена Таможенного союза, с территории которого вывезены товары, при представлении в налоговый орган установ-

ленных Протоколом документов.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 31.05.2010 № 108-ФЗ

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ»

С 1 июля 2010 г. устанавливается административная ответственность за нарушение прав граждан и организаций на информацию о деятельности государственных органов

В частности, неправомерный отказ в предоставлении гражданину или организации информации, предусмотренной федеральными законами, повлечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от 1000 до 3000 руб. Установлена ответственность за нарушение требований к технологическим, программным и лингвистическим средствам обеспечения пользования официальными сайтами государственных органов и органов местного самоуправления, а также за размещение в сети Интернет информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления, когда обязанность по размещению данной информации предписана федеральными законами. Незаконное взимание платы за предоставление вышеуказанной информации повлечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от 3000 до 5000 руб.

Рассмотрение данной категории дел отнесено к компетенции судей, а возбуждение дел будет осуществляться прокурором.

Постановления Правительства Российской Федерации

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 10.05.2010 № 316

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

Вводятся новые правила обгона транспортных средств

Внесены поправки в Правила дорожного движения, в том числе касающиеся применяемой терминологии и определений. В частности, введены такие понятия, как «дневные ходовые огни», «опережение», «препятствие», а также изменено понятие «обгона». Теперь обгон – это опережение транспортных средств с выездом на полосу встречного движения и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу. Движение автомобиля со скоростью, большей скорости попутного транспортного средства (по полосам попутного направления) будет являться «опережением». С учетом этого в новой редакции изложены положения, устанавливающие правила обгона и встречного разъезда. Кроме того, устанавливается требование, согласно которому в светлое время суток на всех движущихся транспортных средствах должны включаться фары ближнего света или дневные ходовые огни (внешние световые приборы, предназначенные для улучшения видимости движущегося т/с спереди в светлое время суток). Будут введены новые знаки сервиса – «Телефон экстренной связи» и «Огнетушитель». Постановление Правительства Российской Федерации, которым вводятся изменения в ПДД, вступит в силу по истечении 6 месяцев со дня его официального опубликования.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 24.05.2010 № 361

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ УСТАНОВЛЕНИЯ РАЗМЕРА РАСХОДОВ НА МАТЕРИАЛЫ И ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ПРИ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОМ РЕМОНТЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

Определен порядок расчета размера расходов на материалы и запчасти при восстановительном ремонте транспортных средств для возмещения вреда имуществу потерпевшего при ДТП

Федеральным законом от 01.02.2010 № 3-ФЗ был уточнен состав убытков, подлежащих возмещению по договорам ОСАГО.

Было установлено, что размер расходов на материалы и запасные части, необходимые для восстановительного ремонта, определяется с учетом износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте, в порядке, определяемом Правительством РФ. При этом на указанные комплектующие изделия не может начисляться износ свыше 80% их стоимости.

Утвержденными Правилами предусмотрено, что перечень повреждений транспортного средства определяется на основе результатов осмотра или независимой технической экспертизы (оценки) транспортного средства. Размер расходов рассчитывается на дату ДТП с учетом условий и географических границ товарных рынков материалов и запчастей, соответствующих месту ДТП. В Правилах приведены формулы расчета размера расходов на материалы, на запчасти, расчета размера износа кузова, шины, аккумуляторной батареи транспортного средства, комплектующих изделий из пластмассы и остальных комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов).

Расчет размера расходов будет проводиться с использованием информационного обеспечения, формируемого и распространяемого в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта. В состав информационного обеспечения, в частности, входят: номенклатура и характеристика материалов для восстановительного ремонта; номенклатура комплектующих изделий, для которых устанавливается нулевое значение износа; полный перечень региональных товарных рынков материалов и запчастей; цены на материалы и запчасти; данные производителей транспортных средств о гарантии от сквозной коррозии кузова.

Правила вступают в силу по истечении 3 месяцев со дня официального опубликования.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 09.06.2010 № 409**

«ОБ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ

**ДОЛЖНОСТНЫМИ ЛИЦАМИ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО НАДЗОРУ
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА КОНТРОЛЬНЫХ
(НАДЗОРНЫХ) ФУНКЦИЙ»**

Установлены полномочия государственных транспортных инспекторов Ространснадзора при осуществлении контрольных (надзорных) функций

Утвержденным Положением определены полномочия, права и ответственность государственных транспортных инспекторов – должностных лиц Ространснадзора, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области гражданской авиации, использования воздушного пространства РФ, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства РФ, авиационно-космического поиска и спасания, морского, внутреннего водного, железнодорожного транспорта, судоходных гидротехнических сооружений, автомобильного и городского наземного электрического транспорта (кроме вопросов безопасности дорожного движения), промышленного транспорта и дорожного хозяйства, а также обеспечения транспортной безопасности.

Признаны утратившими силу Постановление Правительства РФ от 29.09.1998 № 1131 «Об утверждении Положения о правах и ответственности государственных инспекторов гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации по осуществлению государственного контроля за деятельностью в области гражданской авиации», Постановление Правительства РФ от 11.07.2002 № 515 «Об утверждении Положения о Российской транспортной инспекции Министерства транспорта Российской Федерации» и внесенные в данные акты изменения.

**Нормативные правовые акты федеральных органов
исполнительной власти**

**ПРИКАЗ МИНТРАНСА РФ
ОТ 06.04.2010 № 80**

**«О ПРИВЕДЕНИИ НОРМАТИВНОЙ
БАЗЫ МИНИСТЕРСТВА**

**ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ В СООТВЕТСТВИЕ
С ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В
СВЯЗИ С РЕШЕНИЕМ ВЕРХОВНОГО
СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РФ
27.04.2010 № 17024.**

Признана недействующей правовая норма, регулировавшая, в определенной части, лицензирование деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом

Минтранс России признал не действующим со дня вступления в законную силу решения Верховного Суда Российской Федерации (определение Кассационной коллегии Верховного Суда Российской Федерации, оставившей решение Верховного Суда Российской Федерации в силе, принято 05.11.2009) абз. пятый п. 14.6 Административного регламента Ространснадзора, которым регулируется лицензирование деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), утвержденного приказом Минтранса России от 18.12.2006 № 153.

Указанный абз. 5 п. 14.6 Административного регламента предусматривал, что на автотранспортное средство может быть выдана только одна выписка из документа, подтверждающего наличие лицензии (лицензионная карточка).

Как установил Верховный Суд Российской Федерации, признавший эту норму недействующей, по смыслу, придаваемому ей правоприменительной практикой, лицензиату может быть отказано в выдаче лицензионной карточки только на том основании, что другой лицензиат (ранее владевший данным автотранспортным средством) не возвратил свою лицензионную карточку на это автотранспортное средство. Применение этой нормы фактически ставило право лицензиата на занятие лицензионным видом деятельности в зависимость от исполнения лицензионного условия по возврату лицензионной карточки другим лицензиатом, что противоречит зако-

нотательным и подзаконным нормативным правовым актам, регулирующим лицензирование отдельных видов деятельности.

**ПРИКАЗ МИНТРАНСА РФ
ОТ 06.04.2010 № 83**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРИКАЗ
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 18 ДЕКАБРЯ 2006 Г. № 153»
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РФ
18.05.2010 № 17262.**

Уточнен Административный регламент Ространснадзора по исполнению государственной функции по лицензированию перевозок пассажиров автомобильным транспортом

Изменения внесены в «Административный регламент Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по исполнению государственной функции по лицензированию деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)». В частности, установлено, что проверка возможности выполнения соискателем лицензии лицензионных требований, а также лицензиатом лицензионных требований и условий будет проводиться управлением государственного автодорожного надзора в соответствии с требованиями, установленными для организации проверок Федеральным законом от 26.12.2008 № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля». С 1 января 2011 г. срок проведения проверки сократится с 1 месяца до 20 рабочих дней. Детально прописаны процедуры проведения проверки соблюдения лицензионных требований и условий, а также плановых и внеплановых проверок.

**ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ
ОТ 12.04.2010 № 87**

«О ПОРЯДКЕ ПРОВЕДЕНИЯ

**ОЦЕНКИ УЯЗВИМОСТИ ОБЪЕКТОВ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РФ
21.05.2010 № 17321.**

Определение степени защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от угроз совершения актов незаконного вмешательства будет проводиться в соответствии с утвержденным Порядком

В соответствии с Федеральным законом от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств представляет собой определение степени защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от угроз совершения актов незаконного вмешательства.

Утвержденным Порядком установлено, что в ходе проведения оценки уязвимости осуществляется: изучение технических и технологических характеристик объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства; изучение системы принятых на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве мер по защите от актов незаконного вмешательства; изучение способов реализации потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства с использованием совокупности сведений о численности, оснащенности, подготовленности, осведомленности, а также действий потенциальных нарушителей, преследуемых целей при совершении акта незаконного вмешательства; определение рекомендаций субъекту транспортной инфраструктуры в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности. Срок проведения оценки уязвимости не может превышать одного месяца. Результаты оценки оформляются в виде текстового документа с графическими планами-схемами и направляются в компетентный орган для рассмотрения и принятия решения об утверждении либо об отказе в утверждении.

**ПРИКАЗ ФТС РОССИИ
ОТ 06.05.2010 № 894**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПРИКАЗ ФТС РОССИИ ОТ
31 АВГУСТА 2009 Г. № 1587»
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РФ
07.06.2010 № 17503.**

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

В частности, определено, что размеры прилегающей охраняемой территории и открытой площадки, предназначенные для использования в качестве склада временного хранения, при пропускной способности пункта пропуска через Государственную границу РФ менее 50 большегрузных транспортных средств в сутки должны обеспечивать одновременное размещение не менее 20 большегрузных транспортных средств на прилегающей охраняемой территории и не менее 10 большегрузных транспортных средств на открытой площадке; при пропускной способности пункта пропуска от 50 до 300 большегрузных транспортных средств в сутки – не менее 30 большегрузных транспортных средств на прилегающей охраняемой территории и не менее 20 большегрузных транспортных средств на открытой площадке; при пропускной способности пункта пропуска более 300 большегрузных транспортных средств в сутки – не менее 200 большегрузных транспортных средств на прилегающей охраняемой территории и не менее 100 большегрузных транспортных средств на открытой площадке. Установлено, что пропускная способность пункта пропуска через Государственную границу РФ рассчитывается следующим образом. В расчет берется общее количество большегрузных транспортных средств, перевозящих товары, находящиеся под таможенным контролем, проследовавших через пункт пропуска за предшествующий календарный год, делится на количество дней предшествующего календарного года, и полученные таким образом сведения доводятся до юридического лица, обратившегося по данному вопросу. Предусмотрено, что при определении размеров прилегающей охраняемой территории и открытой площадки следует учитывать площади, необходимые

для маневрирования большегрузных транспортных средств.

**Письма федеральных органов
исполнительной власти**

**ПИСЬМО МИНТРАНСА РОССИИ
ОТ 24.05.2010 № ОБ-16/5460**

Министерством транспорта Российской Федерации сообщено, какие формы транспортных (товаросопроводительных) документов могут использоваться при перемещении товаров в Таможенном союзе.

Сообщено, в частности, что при перемещении товаров с использованием автомобильного транспорта хозяйствующими субъектами РФ может использоваться форма 1-Т «Товарно-транспортная накладная», утвержденная Постановлением Государственного комитета РФ по статистике от 28.11.1997 № 78 «Об утверждении унифицированных форм первичной учетной документации по учету работы строительных машин и механизмов, работ в автомобильном транспорте».

При оказании услуг с использованием воздушного транспорта могут использоваться следующие транспортные документы, утвержденные письмом Министерства финансов РФ от 29.05.1998 № 16-00-27-23: нейтральная грузовая накладная для оформления внутренних и международных воздушных перевозок грузов; грузовая накладная перевозчика для оформления внутренних и международных воздушных перевозок грузов.

При перемещении товаров в Таможенном союзе железнодорожным транспортом хозяйствующими субъектами РФ могут использоваться формы транспортных (товаросопроводительных) документов, приведенные в Приложении 12.1, 12.2, 12.3, 12.4 Служебной инструкции к Соглашению о Международном Железнодорожном Грузовом Сообщении (СМГС, действует с 1 ноября 1951 г. с изменениями и дополнениями на 1 июля 2009 г.).

ИНФОРМАЦИЯ ФТС РОССИИ

**«О ПОДАЧЕ ЭЛЕКТРОННЫХ ДАННЫХ
О ВВОЗИМЫХ ГРУЗАХ ДЛЯ АНАЛИЗА
РИСКОВ»** (вместе с Письмом Службы

государственных доходов Латвии от 26.04.2010 № 27.9.1/20568 «О подаче электронных данных о ввозимых грузах для анализа рисков»)

С 1 января 2011 г. на территорию ЕС и к оформлению таможенных формальностей будут допущены только те грузы, на которые своевременно будет подана декларация о ввозимом грузе

В соответствии с Постановлением Европейского Парламента и Совета № 48/2005 (поправки к Таможенному кодексу ЕС) и Постановлением Комиссии № 1875/2006 (поправки к положениям по применению Таможенного кодекса ЕС) все грузы, которые планируется ввозить на территорию ЕС, подлежат анализу рисков на предмет их безопасности еще до того, как груз будет ввезен на территорию ЕС. Для этого в таможенные органы той страны, куда планируется ввезти груз, необходимо подать определенные данные – так называемую декларацию о ввозимом грузе (entry summary declaration). Данные этой декларации определены в Приложении 30А Постановления Комиссии № 1875/2006. Объем необходимых данных, а также время подачи декларации зависит от вида транспортировки груза. В случае перевозки груза автотранспортом такая декларация должна быть подана как минимум за 1 час до его ввоза на территорию ЕС, в случае железнодорожных перевозок – за 2 часа, при авиаперевозках – еще до фактического отлета самолета (при длительных рейсах – как минимум за 4 часа до прилета самолета в ЕС). При перевозках груза морским транспортом время подачи декларации варьируется в зависимости от груза и маршрута – от 2 часов до фактического прибытия в первый порт на территории ЕС до 24 часов перед погрузкой груза на корабль. Подать эти данные можно только в электронном виде, используя Систему контроля импорта или Систему контроля транзита. Систему контроля транзита (NCTS) можно использовать в случае, если данные будут подаваться вместе с транзитной декларацией или электронной карточкой МДП (TIR carnet).

Дополнительную информацию о новых требованиях ЕС по контролю ввозимых грузов, а также соответствующие нормативные документы и методические указания по их применению можно найти на веб-сайте Европейской Комиссии: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/security_amendment/index_en.htm.

Толерантность к «пятой поправке»

Переходный период для пресловутой «пятой поправки» к ЕСТР в части внедрения цифровых тахографов закончился 16 июня 2010 г.



А. Пилипович, А. Камчатова

Начиная с этой даты все впервые зарегистрированные транспортные средства, используемые для перевозок на территории Евросоюза, должны быть оснащены цифровыми тахографами. Однако предусмотренный ЕСТР переходный период для подготовки инфраструктуры, обеспечивающей внедрение и эксплуатацию цифровых тахографов, для стран СНГ оказался недостаточным, поскольку применение этих устройств предполагает необходимость создания сложной системы, позволяющей выдавать и вести учет разных видов карточек (водительской, корпоративной, сервисной и контрольной) и сопряжено к тому же с необходимостью создания банков данных и защиты информации.

В итоге в апреле 2010 г. на внеочередной сессии КВТ ЕЭК ООН, посвященной внедрению цифровых тахографов в рамках реализации ЕСТР, Рабочая группа по автомобильному транспорту SC.1 приняла «Меры, которые должны применяться в течение периода толерантности в связи с внедрением цифрового тахографа Договаривающимися Сторонами ЕСТР». Этот документ предусматривает возможность эксплуатации транспортных средств, оснащенных цифровым тахографом, без карточки

водителя до 31 декабря 2010 г. В течение этого периода для контрольных целей будут приниматься распечатки с откалиброванного надлежащим образом цифрового тахографа при условии соблюдения согласованных Рабочей группой процедур.

Компетентным органом по выполнению обязательств, связанных с участием Российской Федерации в Европейском соглашении, касающемся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), распоряжением Правительства РФ определен Минтранс России. На основании проведенного конкурса контракт на выполнение организационно-технической работы и оказания услуг, связанных с обеспечением реализации обязательств Российской Федерации по ЕСТР заключен с ОАО «РусТАХОНЕТ». ФСНТ проинформировала о готовности к проведению контроля режимов труда и отдыха водителей по информации, снятой с цифровых тахографов.

АСМАП предприняла ряд мер для подготовки своих членских организаций к применению цифровых контрольных устройств: разработала программу и в марте-апреле провела цикл выездных обучающих семинаров по применению цифровых тахографов и организации контроля за режимом

труда и отдыха водителей во всех своих филиалах и региональных представительствах.

Меры, которые должны применяться в течение периода толерантности в связи с внедрением цифрового тахографа Договаривающимися Сторонами Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)

Внеочередная сессия Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1), состоявшаяся 22-23 апреля 2010 г., отметила прогресс, достигнутый Договаривающимися Сторонами к ЕСТР, и пришла к выводу, что осуществление введения в полной мере цифрового тахографа в установленные сроки до 16 июня 2010 г. для всех этих Договаривающихся сторон может быть невозможно.

Поскольку крайний срок внедрения цифрового тахографа не может быть отложен, предлагают следующие меры:

1. Калибровка уже зарегистрированных и оснащенных цифровым тахографом транспортных средств:

В случае, если Договаривающаяся сторона еще не выпускает карточки для мастерских, то транспортные средства, зарегистрированные в этой стране, должны быть откалиброваны в уполномоченной мастерской во время первого рейса, подпадающего под действие ЕСТР, в первой стране, через которую они проезжают и которая имеет возможность это сделать. Водители должны иметь при себе доказательства назначения встречи для проведения калибровки в первой же мастерской (например, подтверждение по электронной почте или письмом).

2. Доказательство соответствия правилам времени вождения и периода отдыха, в течение дней, предшествующих рейсу

Водители, которые еще не получили свои карточки водителя от компетентных органов Договаривающихся сторон ЕСТР, должны быть в состоянии доказать свое соответствие с правилами путем распечаток, регистрационных листов, аттестации деятельности, в соответствии с процедурой, предусмотренной положениями ЕСТР. Процедура распечаток следующая:

i) В начале своего рейса водитель должен распечатать подробные сведения о транспортном средстве, которым он управляет, и вносит в эту распечатку:

сведения, позволяющие идентифицировать водителя (фамилию и номер своего водительского удостоверения), проставляя, в том числе свою подпись;

периоды, упомянутые в подпунктах b), c) и d) второго абз. п. 3 ст. 12 Приложения ЕСТР:

- все другие периоды работы;
- другие периоды нахождения на рабочем месте, а именно: время ожидания, т.е. период, в течение которого водители не обязаны оставаться на своих рабочих местах, иначе как для реагирования на возможные сигналы к началу или возобновлению вождения, либо к выполнению другой работы; время, проведенное рядом с водителем в процессе движения транспортного средства; время, проведенное на спальном месте в процессе движения транспортного средства;
- перерывы в управлении и периоды ежедневного отдыха.

ii) В конце своего рейса водитель должен распечатать данные о периодах времени, которые зарегистрированы контрольным устройством, зарегистрировать любые периоды другой работы, присутствия и отдыха с того момента, когда в начале рейса была сделана распечатка, если эти данные не зарегистрированы тахографом, и указать в этом документе подробности, позволяющие идентифицировать водителя (фамилию и номер своего водительского удостоверения), проставляя в том числе свою подпись.

3. Доказательство соответствия правилам времени вождения и периода отдыха во время рейса

Водители, которые еще не получили свои карточки водителя от компетентных органов Договаривающихся сторон ЕСТР, должны быть в состоянии доказать свое соответствие правилам путем распечаток в соответствии с процедурой, предусмотренной в вышеуказанном п. 2.

Данные меры толерантности предусматривают возможность водителям транспортных средств, зарегистрированных в Договаривающейся стороне, которая не в состоянии выпустить карточки в течение срока, установленного в ЕСТР, использование транспортного средства с калиброванным цифровым тахографом без карточки водителя до тех пор, пока правительство не сможет выполнить эти требования, но не позднее 31 декабря 2010 г.

Данные меры толерантности в отношении обеспечения исполнения правил времени вождения и периода отдыха заканчиваются, самое позднее, 31 декабря 2010 г.

Везде, где это возможно, изготовитель транспортных средств должен обеспечить активацию цифрового тахографа до начала использования транспортного средства в рейсе, подпадающим под действие ЕСТР, в том числе, на месте его установки для каждого проданного транспортного средства, оснащенного цифровым тахографом, если покупатель прибыл из страны, в которой карточки не доступны.

Жемчуга и бриллианты КОМТРАНСА

Выставка КОМТРАНС в этом году была юбилейной, десятой по счету. А могла стать одиннадцатой, если бы в прошлом году ее не отменили из-за кризиса.

А. Камчатова, М. Николаев



И по той же причине, вследствие кризиса, нынешняя экспозиция оказалась не столь масштабной. Особенно заметно это было на площадке перед входом, где вместо привычного

столпотворения коммерческого автотранспорта стояло всего несколько грузовиков: четырехосный самосвал Scania питерской сборки, парочка красивых и ярких эвакуаторов, также на четы-

О состоянии рынка продаж иностранного коммерческого транспорта в России в 2009 г. журналистам рассказали на пресс-конференции Комитета производителей коммерческого транспорта (КПКТ), созданного в рамках Ассоциации Европейского Бизнеса (АЕБ). КПКТ, один из наиболее молодых и активных комитетов АЕБ, объединил крупнейших иностранных производителей, представляющих марки Bus Mercedes-Benz (EvoBus), Bus Setra (EvoBus), Citroen, FIAT (SOLLERS), Ford, Hyundai, Isuzu (SOLLERS), Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Nissan, Renault Trucks, Peugeot, Scania, Volkswagen Nutzfahrzeuge и Volvo.

А. Чурсин, заместитель председателя КПКТ, отметил, что

«2009 г. показал резкое падение объема продаж коммерческого транспорта по сравнению с 2008-м. Возможно, потребуется 3-4 года для достижения прежнего уровня». Тем не менее доля автомобилей, проданных в 4 квартале 2009 г., составила 43%, и это явный сигнал стабилизации рынка.

По словам Б. Биллиха, председателя КПКТ, «по прошествии одного из худших годов с точки зрения продаж коммерческого транспорта в России Комитет смотрит в будущее с оптимизмом. Развитие рынка в 4 квартале оправдывает ожидания, хотя ситуация пока еще остается хрупкой и нестабильной». Он выразил надежду, что «с приходом весны расцвет и бизнес».

рехосных шасси, и желтый гоночный спортивный MAN трак-рейсинговой команды австрийца Э.Аллогейера. И здесь же в одиночестве скучал 15-метровый автобус Scania Omni Express. Видимо, все же загонять его под крышу павильона, в котором разместилась выставка, было сложно-вато.

Однако и внутри было довольно просторно. Главная причина – не столько растущие год от года площади «Крокус Экспо», сколько отголоски мирового финансового кризиса. Если пару лет назад на выставке некуда было шагу ступить, не наткнувшись на «китайца», то теперь автомобильные достижения Поднебесной представляли только два автобуса Higer. А ведь казалось, что их напор и энергия в завоевании российского рынка неиссякаемы. Еще один «симптом» кризисных явлений – практически полное отсутствие производителей прицепной техники.

Среди производителей тягачей наиболее масштабным был стенд «Мерседес Бенц РУС». Не мудрено – и финансовые возможности позволяют, и гамма выпускаемых коммерческих автомобилей на редкость широкая: от фургончика «Вито» грузоподъемностью 850 кг до четырехосных балластных тягачей, способных работать в составе автопоезда полной массой до 200 т. Несмотря на традиционное присутствие на стенде магистральных грузовиков Actros и Axor, гвоздем программы стал полноприводный капотный Zetros, предназначенный для особо тяжелых условий эксплуатации.

Судя по всему, у другой немецкой компании – MAN, есть шанс и в этом году обогнать конкурентов из «Большой семерки» по продажам грузовиков на российском рынке. Итоги первого квартала таковы: продано 995 автомобилей MAN, это больше чем за 6 месяцев прошлого года. Залог успеха не только в достоинствах баварских грузовиков, но и в развитой сервисной сети (сейчас в России у MAN 48 дилерских центров), а также в гибких системах финансирования покупки.



На стенде компании впервые был представлен новый седельный тягач MAN TGS WW с кабиной LX и особо прочной ходовой частью, который предназначен для эксплуатации в составе автопоезда полной массой до 41 т. В широкой гамме комфортабельных автобусов MAN красовались

Грузовые автомобили полной массой >16 т

BRANDS	2009	2008	%
Volvo	1170	5674	-79%
Scania	951	4704	-80%
MAN	950	6562	-86%
Iveco	580	1716	-66%
Isuzu	277	367	-25%
Renault Trucks	263	1491	-82%
Ford Trucks	234	1173	-80%
Mercedes-Benz	177	1697	-90%
Hyundai	70	318	-78%
Total	4672	23702	-80%

Грузовые автомобили полной массой >16 т

BRANDS	Q1 2009	Q2 2009	Q3 2009	Q4 2009	2009
Volvo	195	249	230	496	1170
Scania	301	113	156	381	951
MAN	191	190	116	453	950
Iveco	51	80	103	346	580
Isuzu	104	36	53	84	277
Renault Trucks	53	47	60	103	263
Ford Trucks	68	38	48	80	234
Mercedes-Benz	93	13	29	42	177
Hyundai	12	27	14	17	70
Total	1068	793	809	2002	4672



MAN Lion's Regio (R12) и Neoplan Starliner модели P11.

Украшением стенда компании Volvo стал, как было написано в пресс-релизе, «самый мощный грузовик в мире FH16 с 700-сильным дизелем». Видимо, в суматохе подготовки к выставке забыли уточнить, что он «чемпион в зачете» только серийных 16-литровых моторов. Обычно на такой тягач не сразу удастся найти покупателя – и цена, и возможности необычные, но машина действительно хороша... Более доступны нашим перевозчикам автомобили российской сборки: магистральный седельный тягач Volvo FH13 «Шторм» с мотором мощностью 440 л.с. и автоматизированной коробкой I-Shift, а для региональных перевозок – Volvo FM13.400 «Касатка».

«Скания Русь» привезла из Швеции уникальный родстер Scania Red Pearl, созданный всемирно известным тюнинговым ателье Swempas AB на основе грузовика T-серии, удивляющий посетителей V-образной «восьмеркой» мощностью в 1000 лошадей (см. МАП № 5/08). На вы-



ставке было представлено и другое творение известного ателье – Scania Dark Diamond. Всего 100 таких «черных бриллиантов» изготовлены на основе новой Scania R-серии, победителя европейского конкурса «Грузовик 2010 года». И это чудо, украшенное собственноручной подписью Свемпы Бергендала, можно было купить прямо там, на выставке! Однако несомненно, что хитом грядущих продаж в России останется семейство Scania Griffin с 12-литровыми двигателями мощностью 340/380 л.с., с 9-ти и 14-ступенчатыми коробками. Новый завод Scania в Санкт-Петербурге мощностью до 5 тыс. автомобилей в год с апреля месяца начал выпускать шасси, тягачи и самосвалы.

Не меньший интерес, чем «жемчуга и бриллианты», вызвал у посетителей трехосный туристический автобус Scania Higer A80 длиной 13,7 м. Он разработан шведами, но изготавливается в Китае, и потому не должен быть дорогим.

Напомним, что компания Renault Trucks принадлежит концерну Volvo, а завод, построенный в Калуге, выпускает не только шведские грузовики, но и французские. Первенцем Renault российской сборки стал седельный тягач Premium Rout, видимо, чтобы его выделить особо, красную кабину украсили белым узором «под хохлому». Магистральные седельные тягачи Renault Premium Rout, выпускаемые в России (с конвейера завода в Калуге сошли уже 100 шт.), будут оснащаться 11- и 13-литровыми двигателями мощностью 380, 440 и 450 л.с. Семейство Renault Lander предназначено для работы на плохих дорогах. Для этих автомобилей с колесной формулой 4x2 и 6x4 предусмотрены те же двигатели, но с настройками в 320, 380 и 440 л.с. Самый мощный, 500-сильный мотор, будут устанавливать на грузовики строительного назначения Renault Kerax. Они будут трех- и четырехосными, возможен и вариант 6x6. Здесь основной тип надстроек – самосвалы и автобетоносмесители.

Официальный дилер DAF в России, компания VH-DAF, представила на своем стенде флагманскую модель DAF XF105. Автомобиль оснащен 13-литровым дизелем мощностью 460 л.с., 16-ступенчатой коробкой передач ZF с интардером, который развивает тормозную мощность в 500 кВт. Кабина самая шикарная – Super Space, что подразумевает и максимальный внутренний объем.

Продукцию компании IVECO на выставке представляло российско-итальянское СП «ИВЕКО-АМТ» из Миасса, которое специализируется на выпуске полноприводных тяжелых грузовиков.

Несмотря на «братский» союз с Daimler'ом, стенд КамАЗа находился довольно далеко от экспозиции Mercedes Benz. А грузовичкам Mitsubishi Fuso Canter, о запуске производства



которых в Набережных Челнах было объявлено на КОМТРАНСе, и вовсе отвели место почти в самом конце павильона. КамаЗы же блистали рестайлинговой кабиной с пневмоподвеской кабины и сиденья водителя. В экстерьере – новые передняя панель, бампер и обрамление ступенек, выклеенные из стеклопластика. Вопреки заверениям злопыхателей, челнинские двигателисты все же вогнали в нормы Евро-3 свои дизели объемом в 11,7 л и готовятся одолеть Евро-4. Это произошло благодаря переводу семейства длинноходных двигателей на электронно-управляемую топливную систему Common Rail разработки Bosch. Свой результат дают и партнерские отношения КамАЗа с концерном ZF. Все представленные на стенде грузовики были с коробками ZF, 9- или 16-ступенчатыми. А на седельном тягаче КамАЗ-5460-64 установили электронно-управляемую механическую 12-ступенчатую коробку ZF As-Tronic.

Довольно обширными были стенды «Группы «ГАЗ» и автозавода имени Лихачева, но их экспонаты практического интереса для нас с вами не представляют.

Из «американцев» на выставке была пара седельных магистральных тягачей-бескапотников «International 9800i» сборки компании «Гудвил Холдинг» с двигателями Cummins ISM Евро-3 мощностью 385 л.с. Третьим траком, родом из США, был чистокровный International 7600 WorkStar.

Приятно было встретить на выставке марку



AVIA. Во времена СССР синие развозные грузовички были довольно широко распространены. Теперь AVIA принадлежит индийской компании Ashok Leyland Motors, машина совершенно другая, но сборка по-прежнему чешская.

Российский холдинг «Соллерс» представил на КОМТРАНСе только два своих бренда: FIAT и Isuzu, грузовое семейство УАЗов на выставку не повезли.

Компания Volkswagen является генеральным партнером Олимпийских игр в Сочи, и видимо поэтому представила свою «олимпийскую сборную». В нее вошли 11 моделей самого разнообразного назначения, специально подготовленных для Олимпиады-2014: от Multivan HiLine для олимпийского комитета до бронированного Transporter Carsten для перевозки наград. На выставке состоялся официальный дебют обновленного Volkswagen Multivan T5.

Гонки грузовиков приходят в Смоленск

7-8 августа 2010 г. на трассе в Смоленске состоится 5-й этап чемпионата Европы по кольцевым гонкам на грузовых автомобилях. Это мероприятие станет официальным открытием нового автодрома международного уровня «Смоленское кольцо» и самым крупным событием в отечественном автоспорте за последние 30 лет.

А. Камчатова

Международные соревнования по кольцевым гонкам на грузовых автомобилях «TRUCK BATTLE RUSSIA 2010» в нашей стране будут проводиться впервые, и к тому же сразу – этап Чемпионата Европы!

Участие в соревнованиях уже подтвердили 15 пилотов из Франции, Германии, Испании, Австрии.

23 июня автодром «Смоленское кольцо» посетила делегация, которую возглавили ответственный секретарь Российской автомобильной федерации (РАФ) С. Ушаков и директор гонок Международной автомобильной федерации (FIA) Э. Иддон. Гости были приятно удивлены увиденным на автодроме. Сейчас на трассе осталось положить два верхних слоя дорожного полотна,

а также установить элементы для обеспечения безопасности. Ранее, 6 июня, инспектор Комиссии трасс FIA Э. Фрейташ, являющийся также директором по проведению соревнований Международной автомобильной федерации, провел инспекцию автодрома «Смоленское кольцо». Официальный протокол с результатами инспекции подтвердил соответствие трассы требованиям соответствия требованиям FIA категории T2 и возможность проведения официальных международных гонок в августе этого года.

После окончания всех запланированных работ до старта «RUSSIAN TRUCK BATTLE 2010» автодром «Смоленское кольцо» получит лицензию FIA категории 2. Лицензия дает возможность проведения на автодроме всех соревнований по кольцевым гонкам, проходящих под эгидой FIA, за исключением гонок «Формулы-1», при этом возможно проведение этапов таких чемпионатов, как WTCC, GT, DTM.

Российский этап Чемпионата Европы получил поддержку со стороны российских представительств компаний MAN и Renault Trucks, руководители которых присутствовали на пресс-конференции и заявили о своей заинтересованности в проведении этих соревнований.

Строительство трассы «Смоленское кольцо» продолжается три года. Ее запуск планировался чуть раньше, но из-за кризиса стройка затянулась. 20 июля предстоит очередная инспекция автодрома.

Протяженность трассы – 3362 м, ширина полотна 12-15 м. Трасса включает в себя 8 левых и 5 правых поворотов. Всего в ходе каждого заезда гонок грузовиков пилотам предстоит преодолеть порядка 15 кругов. В разработке проекта гоночной трассы принимал участие Г. Тильке – «придворный архитектор «Формулы-1». Мастер



очень интересно использовал особенности ландшафта, в результате чего соревнования на «Смоленском кольце» обещают быть по-настоящему зрелищными.

Кольцевые гонки на грузовиках, которые вначале называли «гонками перевозчиков», впервые придумали американцы. В Европе первый чемпионат прошел в 1981 г. Говорят, соревнования начались с развлечений водителей трейлеров, перевозивших болиды «Формулы-1». Затем появилась ETR (European Truck Racing Organisation), которая создала правила и единый технический регламент. В 1985 г. соревнования обрели статус Европейского чемпионата.

В Европе трак-рейсинг очень популярен и является одним из самых зрелищных в мире автоспорта. Чемпионат Европы собирает не менее 100 000 зрителей. Европейский сезон 2010 г. состоит из 9 этапов, 3 из которых уже прошли. Радует, что в этом сезоне российский гонщик А. Львов, выступающий за команду австрийца Э. Аллгойера, на 2 этапе Чемпионата Европы в испанском Альбасете сумел подняться на вторую ступень пьедестала почета.

После 3-го этапа тракрейсеры берут месячный «отпуск» – следующая гонка состоится в конце июля на немецком Нюрбургринге, а 5-й этап чемпионата Европы по трак-рейсингу мы с вами сможем увидеть на «Смоленском кольце». Заключительный этап пройдет в испанском Хараме.

Положение в чемпионате Европы по гонкам грузовиков после трех этапов

Место	Гонщик (страна, грузовик)	Очки
1	А. Альбасете (Испания, MAN)	132
2	М. Бёзигер (Швейцария, Renault)	120
3	Й. Хан (Германия, MAN)	120
4	Д. Вршецки (Чехия, Freightliner)	77
5	М. Эстрайх (Германия, Renault)	63
6	К. Леветт (Великобритания, MAN)	52
7	А. Львов (Россия, MAN)	50
8	А. Лацко (Чехия, MAN)	41
9	А. Жанис (Франция, MAN)	29
10	Б. Жоби (Венгрия, MAN)	13
11	Х. Мариескуррена (Испания, MAN)	10
12	У. Ниттел (Германия, Freightliner)	3
13	Ж. Робино (Франция, MAN)	4
14	Х. Родригес (Португалия, MAN)	2

Больше 20 лет прошло с того момента, когда на трассе Чемпионата Европы по кольцевым гонкам на грузовиках впервые появилась советская команда. В тот период гонки проводились как состязания перевозчиков, а не заводских команд, и в 1987 г. «Совтрансавто» получило приглашение принять участие в со-



ревнованиях на венгерском Хунгароринге.

В состав команды вошли мастера спорта СССР Ю. Черников («Совавто-Москва») и М. Львов («Совавто-Ленинград»), а возглавлял ее председатель центрального совета ЦТК «Совтрансавто», мастер спорта СССР В. Моисеев.

«Совтрансавто» обратилось на МАЗ с просьбой помочь в подготовке машин. Минчане за две недели подготовили три седельных тягача МАЗа-54322 с двигателями ЯМЗ-238, установив в кабине и на раме каркасы безопасности из труб, редуктор заднего моста с уменьшенным передаточным отношением, задние амортизаторы и стабилизатор поперечной устойчивости. Но в общем и целом это были обыкновенные серийные машины со спальными местами, и экипаж «Совтрансавто» поехал в Венгрию, как в обычный рейс, с груженными полуприцепами. И когда два МАЗа выстроились на стартовой решетке, третий развозил фуры с грузом к местам назначения.

Были и другие проблемы. Например, в 88-м уже на трассе узнали, что на автомобиле должен стоять тахограф. Пока искали прибор, опоздали на тренировку и первый квалификационный заезд. В результате — последняя позиция на старте...

Но позже были построены специальные спортивные машины, с 750-, а затем и 930-сильными двигателями, и советские спортсмены начали добиваться неплохих результатов. Гоночный МАЗ, на котором выступал М. Львов, лет 10 назад нашелся на одном из автопредприятий, и АСМАП сумела его восстановить. Сейчас он получил прописку на одном из брянских автопредприятий.

NEWS OF THE LEGISLATION

Federal acts

THE FEDERAL ACT OF 19.05.2010, N 94-Φ3

"ON RATIFICATION OF THE PROTOCOL ON THE ORDER OF COLLECTION OF INDIRECT TAXES AT FULFILLMENT OF WORKS, RENDERING OF SERVICES IN THE CUSTOMS UNION"

The Protocol defining the order of collection of indirect taxes at fulfillment of works and rendering of services in the customs union was ratified.

The Protocol was signed in St.-Petersburg on December 11, 2009. According to the Protocol, collection of indirect taxes at fulfillment of works, rendering of services is carried out in the state - a member of the Customs union which territory is considered a place of realization of works, services (except for separate works). Under the general rule, at fulfillment of works, rendering of services, the tax base, rates of indirect taxes, the order of their collection and tax concessions (exemption from taxation) are defined according to the legislation of the state - a member of the Customs union which territory is considered a place of realization of works, services.

THE FEDERAL ACT OF 19.05.2010, N 95-Φ3

"ON RATIFICATION OF THE PROTOCOL ON CHANGES IN THE AGREEMENT ON PRINCIPLES OF COLLECTION OF INDIRECT TAXES EXPORT AND MERCHANDISE IMPORTS, FULFILLMENT OF WORKS, RENDERING OF SERVICES IN THE CUSTOMS UNION FROM JANUARY 25, 2008"

The Protocol on modification in the Agreement on principles of collection of indirect taxes in export and merchandise imports cases, fulfillment of works, rendering of services in the Customs union was ratified

The introduced changes, in particular, specify features of application of indirect taxes in import

cases in special (special, free) economic areas. It is established that features of application of indirect taxes in import cases, the specified economic areas are established by an international treaty adjusting questions of functioning of such economic areas, definitions of a tax assessment method of goods imported in their territory, and a procedure of customs of the free customs area, concluded between Parties.

THE FEDERAL ACT OF 19.05.2010, N 98-Φ3

"ON RATIFICATION OF THE PROTOCOL ON THE ORDER OF COLLECTION OF INDIRECT TAXES AND THE GEAR OF THE CONTROL OVER THEIR PAYMENT AT EXPORT AND MERCHANDISE IMPORTS TO THE CUSTOMS UNION"

The Protocol establishing the order of application of indirect taxes at export and merchandise imports cases in the customs union was ratified

The Protocol, in particular, provides application of the zero rate of the tax to the added value or discharging of payment of excises at export of goods from territory of a state - a member of the Customs union to a territory of the other state-member by a tax bearer of the state - a member of the Customs union from which territory the goods were removed, at submission in the tax organ of the documents established by the Protocol.

The Protocol was signed in St.-Petersburg on December 11, 2009.

THE FEDERAL ACT OF 31.05.2010, N 108-Φ3

"ON CHANGES IN THE CODE ON ADMINISTRATIVE VIOLATIONS OF THE RUSSIAN FEDERATION"

Since July 1, 2010, administrative responsibility was established for violation of rights of citizens and organizations to have information on activities of the state bodies

In particular, wrongful failure in granting to citi-

zens or organizations of the information provided by federal acts will result in punishment to compel performance of duty on officials at a rate of from 1000 up to 3000 rubles. The responsibility was established for violation of requests to technological, program and linguistic means of maintenance of use of official web sites of the state bodies and local government institutions, and also for a failure to place in a Internet network of the information on activity of the state bodies and local government institutions when the responsibility to place the given information is ordered by the federal law. Illegal collection of payment for granting of the above-stated information will result in imposing punishment to compel performance of duty on officials at a rate of from 3000 up to 5000 rubles.

Consideration of the given category of affairs is placed upon the competence of judges, and excitation of affairs will be carried out by public prosecutor.

Orders of the Government of the Russian Federation

THE ORDER OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 10.05.2010, N 316

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

New rules of overtaking of transport means were adopted

Changes were made in the Rules of traffic, including those applied to terminology and definitions. In particular, such concepts as "day time running lights", "advancing", "obstacle" were added, and also was changed the concept of "overtaking". Now the overtaking is an advancing of transport means with entry to the counter movement lane and the subsequent returning to the lane used before. Movement of the car at a speed which is higher than that of the way transport means (in lanes of a way direction) will be called "advancing". In view of it, the positions laying down rules of overtaking and counter travel were given a new wording. Besides, the request are named according to which all moving means of transport should carry in the daytime dipped headlights or day time running lights (the external light devices intended for improvement of visibility of moving transport means in front in the daytime). New service signs will be adopted - "Phone of urgent communica-

tion" and "Fire extinguisher". The Order of the Government of the Russian Federation authorizing the traffic rules changes will become effective 6 months after the date of its official publication.

THE ORDER OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 24.05.2010, N 361

"ON THE APPROVAL OF RULES ESTABLISHING THE AMOUNT OF COSTS OF MATERIALS AND SPARE PARTS IN REGENERATIVE REPAIR OF TRANSPORT MEANS"

The procedure of defining of the amount of costs of materials and spare parts was established in regenerative repair of transport means for reimbursement of harm to property of the victim in a road accident.

The Federal act of 01.02.2010, N 3-Φ3 specified structure of the losses which are liable under OCAFO agreements. It established that the amount of costs of materials and the spare parts necessary for regenerative repair, will be defined in view of wear of the items (details, and units), to be replaced in regenerative repair as defined by the Government of the Russian Federation. Thus the specified items cannot be charged over 80 percent of their worn out cost.

The approved Rules provide that the list of damages to transport means is defined on the basis of results of visual inspection or independent technical expert appraisal (estimation) of transport means. The amount of costs settles up for date of road accident in view of conditions and geographical borders of goods markets of materials and the spare parts corresponding the place of road accident. The Rules offer formulas of account of the amount of costs of materials, spare parts, account of the size of wear of a body, tires, accumulator battery of the transport means, items made of plastic and other items (details, units).

Account of the size of costs will be conducted with use of information supply formed and distributed as defined by the federal executive authority which is carrying out functions on legal regulation in transport. Structure of information supply includes: the nomenclature and the characteristic of materials to be used for regenerative repair; the nomenclature of completing items for which the zero value of wear is established; the complete list of regional goods markets of materials and spare parts; the prices for materials and spare parts; data of manufacturers of transport means on the warranty against rust-through corrosion of a body.

Rules become effective 3 months after the date of official publication.

THE ORDER OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 09.06.2010, N 409

"ON REALIZATION BY OFFICIALS OF THE FEDERAL SERVICE ON SUPERVISION IN TRANSPORT OF CONTROL (SUPERVISING) FUNCTIONS"

The authority of state transport inspectors of the Rostransnadzor were established to realize control (supervising) functions

The approved Position establishes authority, rights and responsibility of the state transport inspectors - officials of the Rostransnadzor which carries out control and supervising functions in the field of civil aircraft, use of air space of the Russian Federation, aero navigation service of users of air space of the Russian Federation, aerospace search and rescuing, marine, internal water, railway transport, navigable hydraulic engineering structures, automobile and urban ground electric transport (except for safety issues of traffic), an industrial conveyance and hoisting facility and road facilities, and also maintenance of transport safety.

The Order of the Government of the Russian Federation of 29.09.1998, N 1131 "On the approval of Regulations on the rights and the responsibility of government comptrollers of civil aircraft of the Ministry of transport of the Russian Federation on realization of the state control over activity in the field of civil aircraft", the Order of the Government of the Russian Federation of 11.07.2002, N 515 "On the approval of Regulations on the Russian transport inspection of the Ministry of transport of the Russian Federation" and changes made were recognizes as invalid.

Normative legal acts of federal executive authorities

THE ORDER OF THE MINISTRY OF TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 06.04.2010, N 80

"ON REDUCTION OF NORMATIVE BASE OF THE MINISTRY OF TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION TO CONFORMITY WITH THE LEGISLATION OF THE RUSSIAN FEDERATION IN CONNECTION WITH THE DECISION OF THE SUPREME COURT OF THE RUSSIAN FEDERATION" IT WAS REGISTERED BY THE MINISTRY OF

JUSTICE OF THE RUSSIAN FEDERATION ON 27.04.2010, N 17024.

The legal act that adjusted, in a certain part, the licensing of activity on transportation of passengers by motor transport was recognized invalid

The Ministry of transport of Russia recognized invalid from the date of becoming valid of the decision of the Supreme Court of the Russian Federation (definition of the Cassation board of the Supreme Court of the Russian Federation upheld the decision of the Supreme Court of the Russian Federation, it was approved on 05.11.2009) paragraph 5 of point 14.6 of the Administrative rules of the Rostransnadzor by which the licensing activity on transportation of passengers by motor transport equipped for carriages of over 8 persons (except for a case if the specified activity carried out for maintenance of own needs of a legal entry or an individual businessman), approved by the Ministry of transport of Russia with the order of 18.12.2006, N 153.

The specified paragraph 5 of point 14.6 of the Administrative rules provided that the vehicle can be provided with a copy of a document confirming availability of the license (a license card).

As was established by the Supreme Court of the Russian Federation which recognized this norm invalid, on sense, given to it by the law enforcement practice, a license card applier can be turned down on the ground that another licensee card applier (who earlier possessed the given vehicle) did not return the license card on this vehicle. Application of this norm actually put the right of the licensee to employment by a license kind of activity in dependence on a license condition on return of a license card by another licensee that contradicts the legislative and subordinate legislation normative legal acts adjusting the licensing of separate kinds of activity.

THE ORDER OF THE MINISTRY OF TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 06.04.2010, N 83

"ON CHANGES MADE IN THE ORDER OF THE MINISTRY OF TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF DECEMBER 18, 2006, N 153" IT WAS REGISTERED BY THE MINISTRY OF JUSTICE OF THE RUSSIAN FEDERATION ON 18.05.2010, N 17262.

The Administrative rules of the Rostransnadzor on the state function on licensing of transportation of passengers by motor transport was

specified

Changes were made in "the Administrative rules of the Federal service on supervision in transport on the state function on licensing activity on transportation of passengers by motor transport equipped for carriages of over 8 persons (except for a case if the specified activity is carried out for maintenance of own needs of a legal entry or an individual businessman)". In particular, it was established that check for fulfillment by a competitor of the license requirements, and also the licensee conditions will be conducted by the state road supervision according to the requests established for the organization of checks by the Federal act of 26.12.2008, N 294-ФЗ "On protection of the rights of legal entries and individual businessmen at realization of the state control (supervision) and the municipal control". Since January 1, 2011, term of realization of check will be reduced from 1 month till 20 working days. Procedures of realization of check of observance of license requirements and conditions, and also scheduled and off-schedule checks were in details defined.

THE ORDER OF THE MINISTRY OF TRANSPORT OF RUSSIA OF 12.04.2010, N 87

**"ON THE ORDER OF REALIZATION OF
AN ESTIMATION OF VULNERABILITY
OF OBJECTS OF TRANSPORT
INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT MEANS"
IT WAS REGISTERED BY THE MINISTRY OF
JUSTICE OF THE RUSSIAN FEDERATION ON
21.05.2010, N 17321.**

Definition of a degree of security of objects of a transport infrastructure and transport means against threats of illegal interference will be conducted according to the approved Order

According to the Federal act of 09.02.2007, N 16-ФЗ "On transport safety", the estimation of vulnerability of objects of transport infrastructure and transport means represents definition of a degree of security of objects of transport infrastructure and transport means against threats of illegal interference.

The approved Order establishes that during an estimation of vulnerability it is carried out: studying technical and technical characteristics of an object of transport infrastructure or transport means; studying of system approved at an object of transport infrastructure or transport means of measures on protection against illegal interference; studying of methods of realization of potential threats of illegal interference with use of set of data on

number, equipment, readiness, awareness, and also actions of potential violators, the pursued purposes of illegal interference; definition of recommendations to the subject of transport infrastructure concerning additional measures which are necessary in a system of measures on maintenance of transport safety. Term of realization of an estimation of vulnerability cannot exceed one month. Results of the estimation are made out in the form of the text document with graphic plans-schemes and directed to a competent authority for consideration and decision-making to be approved or declined.

THE ORDER OF THE FCS OF RUSSIA OF 06.05.2010, N 894

**"ON CHANGES MADE IN THE ORDER OF THE
FCS OF RUSSIA OF AUGUST 31, 2009, N 1587"
IT WAS REGISTERED BY THE MINISTRY OF
JUSTICE OF THE RUSSIAN FEDERATION ON
07.06.2010, N 17503.**

Obligatory requests were specified to arrangement, equipment and the location of warehouses of the temporary storage in places approaching the border of the Russian Federation.

In particular, it was established that the sizes of adjoining protected territory and the open area intended for use as a warehouse of temporary storage, at throughput of a check point through the border of the Russian Federation less than 50 supsize means of transport per day should provide simultaneous settling of no less than 20 supsize means of transport in adjoining protected territory and no less than 10 supsize means of transport in the open area; in case of the throughput of a check point from 50 up to 300 supsize means of transport per day - no less than 30 supsize means of transport in adjoining protected territory and no less than 20 supsize means of transport in the open area; with a throughput of a check point more than 300 supsize means of transport per day - no less than 200 supsize means of transport in adjoining protected territory and no less than 100 supsize means of transport in the open area. It was established that throughput of a check point through the border of the Russian Federation settles up as follows. The total number of the supsize means of transport transporting goods under the customs control that proceeded through a check point in the previous calendar year should be taken into account, and the data received thus are lead up to the legal entry which applied on the given question. It was provided that at defining

the adjoining protected territory and the open area it is necessary to consider the areas needed for maneuvering of supersize transport means.

Letters of federal executive authorities

LETTER OF THE MINISTRY OF TRANSPORT OF RUSSIA OF 24.05.2010, N 05-16/5460

The Ministry of transport of the Russian Federation informed what forms transport (shipping documentation) documents can be used at transportation of goods to the Customs union

It informed, in particular, that at transportation of goods with motor transport by managing subjects of the Russian Federation form 1-T "Bill of lading" approved by the Decree of the State statistics committee of the Russian Federation of 28.11.1997, N 78 "On the approval of the unified forms of the primary registration documentation under the account of work of building machines and gears, works in motor transport" can be used.

At rendering services with use of air transport the following transport documents approved by the letter of the Ministry of finance of the Russian Federation of 29.05.1998, N 16-00-27-23 can be used: the neutral way bill for registration of an internal and international airline traffic of consignments; the way bill of a carrier for registration of an internal and international airline traffic of consignments.

At transportation of goods to the Customs union by railway transport by managing subjects of the Russian Federation, forms of transport (shipping documentation) documents placed in Appendix 12.1, 12.2, 12.3, 12.4 to the Staff instructions to the Agreement on International Railway Cargo Services (SMGS, acts since November 1, 1951 with changes and additions made on July 1, 2009) can be used.

INFORMATION OF THE FCS OF RUSSIA

**"ON SUBMISSION OF ELECTRONIC DATA
ABOUT IMPORTED CONSIGNMENTS
FOR THE ANALYSIS OF RISKS"
(TOGETHER WITH THE LETTER OF THE
SERVICES OF PUBLIC REVENUES OF LATVIA OF
26.04.2010, N 27.9.1/20568 " ON SUBMISSION
OF ELECTRONIC DATA ABOUT IMPORTED
CONSIGNMENTS FOR THE ANALYSIS OF
RISKS")**

Since January 1, 2011, those consignments will be admitted only to the territory of EU and to registration of custom house formalities which had declaration on the imported consignment submitted in time

According to the Decree of the European Parliament and Council N 48/2005 (amendments to the Customs code of EU) and the Decree of Commission N 1875/2006 (amendments to positions on application of the Customs code of EU), all consignments which are planned to import to the territory of EU, come as subjects to the analysis of risks for their safety still before the consignment are imported to the territory of EU. For this purpose the customs houses of that country where it is planned to import the consignment, should get the certain data - the so-called declaration on the imported consignment (entry summary declaration). Data of this declaration are fixed in Appendix 30A to the Decree of Commission N 1875/2006. The volume of necessary data, and also time of submission of the declaration depends on a kind of transportation of the consignment. In case of carriage the consignment by motor transport, such declaration should be submitted at least 1 hour prior to its importation to the territory of EU, in case of rail transportation - for 2 hours, at air freights - even before actual flying away of the plane (at long trips - at least 4 hours prior to an arrival of the plane to EU). In case of transportation of the consignment by sea transport, time of submission of the declaration varies depending on the consignment and a route - from 2 hours before actual arrival in the first port in territory of EU till 24 hours before loading of the consignment on the ship. To submit these data it is possible only in an electronic kind, using the Monitoring system of import or the Monitoring system of transit. The monitoring system of transit (NCTS) can be used in case data will move together with the transit entry or TIR electronic card (TIR carnet).

Additional information on new EU requirements on the control of imported consignments, and also corresponding normative documents and methodical instructions on their application can be found on a web-site of the European Commission: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/security_amendment/index_en.htm.

«АСМАП-Профи 2010»



Календарь отборочных этапов и финала VII открытого Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи 2010»

Федеральный округ	Сроки и место проведения конкурса
Южный ФО	19 июня - Ростов-на-Дону
Северо-Западный ФО	26 июня - Великий Новгород
Калининградская обл.	3 июля - Калининград (пос. Дунаевка)
Дальневосточный ФО	10 июля - Владивосток
Центральный ФО	17 июля - Брянск
Сибирский ФО	7 августа - Новосибирск
Уральский ФО	21 августа - Екатеринбург
Приволжский ФО	28 августа - Набережные Челны
Финал	4 сентября - по решению Оргкомитета

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 водителей.
- 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
apc@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
repk@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