

МАП 4

92/2010

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls



Профи 2010



Хорошо стоим!

ЗВОНИТЕ, МЫ ЖДЕМ ВАС!

УЧЕБНЫЕ ЦЕНТРЫ АСМАП

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

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

Предлагают:

- консультации и разработку бизнес-планов;
- проведение обучения по согласованному 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 УКЦАСМАП

Головной Учебно-консультационный центр:

г. Москва

125319, Москва, Ленинградский пр., 64

Тел./факс: (495) 234-43-22

tecasm@p@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-tec.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-cvseeva@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

rcpk@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

tecasm@_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 осуществлять:

г. Аксай

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

УКЦ «Совтрансавто-Ростов»

Тел./факс: (86350) 5-50-25

Редакционный совет:

В.Б. Ефимов, президент Союза

транспортников России

А.В. Жуков, заместитель

руководителя ФСНТ

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 АСМАП

В.В. Швецов, заместитель

начальника ГУ ГИБДД МВД РФ

Председатель редколлегии –

заместитель генерального

директора АСМАП Е.Д. Судаков

Главный редактор А.Е. Камчатова

Заместитель главного редактора

В.Б. Романова

Главный художник В.А. Блохин

Корректор Н.В. Яровикова

Переводчик В.М. Бородин

Адрес редакции: 125319, Москва,

Ленинградский пр-т, 64

Телефон: (499) 155-01-49, (495) 232-66-27

Факс: (495) 232-66-28

http://www.asmap.ru, www.map.asmap.ru

E-mail: kamchatova@asmap.ru,

romanova@asmap.ru

За точность опубликованной информации

ответственность несут авторы публика-

ций, за достоверность информации в ре-

кламных публикациях – рекламодатели.

Редакция оставляет за собой право

отказать в публикации рекламы,

не соответствующей концепции журнала.

Переписка 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 № 11629

«International Road Hauls»

№ 4, July-August 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

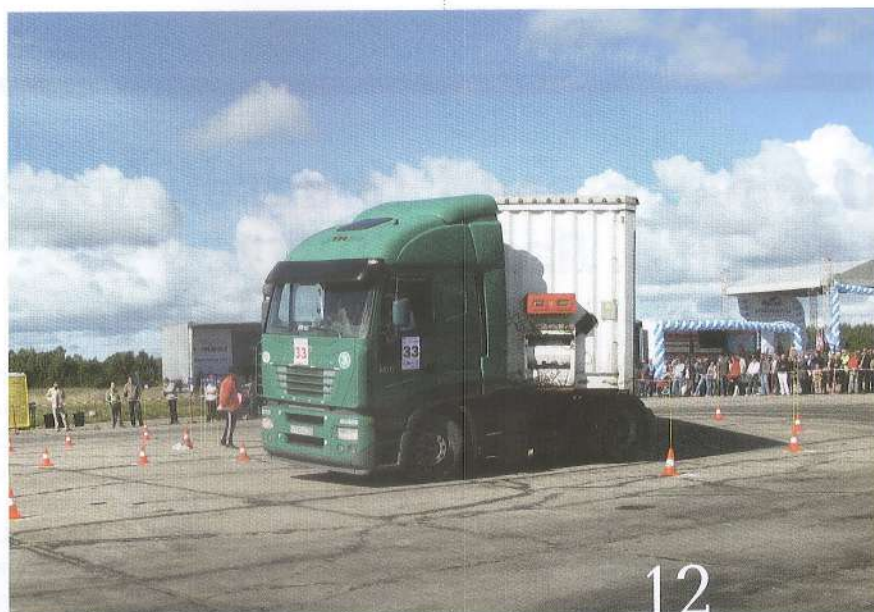
Phone: (495) 232-6627, (499) 155-0149

Fax: (495) 232-6628

Published by ASMAP (Association

of International Road Carriers)

Appears bimonthly in Russian and English



12



4



32

АСМАП

Кадры

2

Назначения

Совещания, конференции

4

Стратегия партнерства

Регионы

12

Профи'10

Точка зрения

28

Контрольный рейс

ОБЩЕЕ ДЕЛО

Протокольный отдел

30

Во имя безопасности

Проблемы и решения

32

Хорошо стоим!

40

Новый Визовый Кодекс

Совещания, конференции

42

Сколько стоит владение автомобилем?

ГЛОБУС

Протокольный отдел

44

Прочные контакты

НАШИ КОНСУЛЬТАЦИИ

Протокольный отдел

45

«Горячие линии» для участников ВЭД

46

Новости законодательства

ТЕХНИКА

Новости

52

Открылся техцентр

«Мерседес-Бенц Север»

Спорт

54

Тракрейсинг пришел в Россию

58

Верность надежности

ENGLISH VERSION

60

Председателем Правления АСМАП избран В. Лазарян



В соответствии с Положением о Правлении АСМАП председатель Правления избирается из числа его членов с ежегодной ротацией. На очередной год председателем Правления Ассоциации избран Вячеслав Павлович Лазарян.

В. Лазарян родился 21 августа 1948 г. в Нагорном Карабахе. Окончив школу, он поступил на Мингечаурский завод дорожных машин в качестве слесаря-инструментальщика. После прохождения службы в рядах Советской Армии в Петродворце в 1970 г. устроился работать шофером в Ленинградское ГАТП № 17 и поступил на вечернее отделение политехнического института. Из водителей он довольно быстро вырос до должности начальника отдела эксплуатации.

В 1974 г. Вячеслав Павлович был назначен заместителем директора грузового автотранспортного предприятия № 17 управления «Лен-

стройтранс» и с этого времени находится на руководящих постах.

С 1975 г. – первый заместитель генерального директора производственного объединения грузового автотранспорта № 2 «Ленстройтранс».

С 1981 г. – первый заместитель начальника Управления по обслуживанию автоперевозками Ленинградского транспортного узла.

С 1984 г. – заместитель начальника, а с 1985 – начальник «Главленплодоовощпрома».

В 1990 г. В. Лазарян снова вернулся в транспортный бизнес в качестве генерального директора ОАО «Совавто-С.Петербург». С его приходом на предприятии началось активное обновление подвижного состава. Были налажены партнерские отношения со шведским концерном Volvo. Предприятие стало официальным дилером Volvo, получило право производить гарантийный ремонт и обслуживание тягачей этой марки.

«Совавто-С.Петербург» стало первым среди автотранспортных предприятий акционерным обществом открытого типа, зарегистрированным в городе. На предприятии активно ведется строительство новых объектов. В 1994 г. построен и введен в эксплуатацию один из крупнейших в Санкт-Петербурге таможенных терминалов – «Южный», который стал полигоном для внедрения новейших таможенных технологий на Северо-Западе страны. В 2007 г. в кратчайшие сроки был построен еще один терминал полезной площадью 10 000 кв.м. в активно развивающейся промзоне «Шушары». Территория, принадлежащая ОАО «Совавто-С.Петербург», была расширена с 7 до 23 га.

Вячеслав Павлович Лазарян с 1995 г. является членом Совета и Правления АСМАП и пользуется заслуженным уважением и авторитетом среди коллег. За большой вклад в развитие международных автоперевозок он награжден Золотым значком АСМАП. Его заслуги отмечены нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России» и медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга».

Руководителем Филиала АСМАП по Северо-Западному федеральному округу назначен А. Дацюк



А. Дацюк родился 10 апреля 1951 г. в Ленинграде. В 1973 г. окончил Ленинградский инженерно-строительный

институт по специальности «Автомобильный транспорт».

Трудовую деятельность Александр Макарович начал в 1973 г. в «Автобусном предприятии № 2» г. Ленинграда в должности старшего инженера, вскоре стал начальником лаборатории АСУ, а затем — начальником техотдела.

В 1978 г. А. Дацюк назначен главным инженером, а в 1983 — начальником ЛПОАТ № 2.

С 1988 г. Александр Макарович работал директором автобусного парка № 2 г. Ленинграда, с 1997 г. — генеральным директором ГП ПАТ «Пассажиравтотранс».

В 2003 г. А. Дацюк был назначен

председателем Комитета по транспорту Администрации г. Санкт-Петербурга.

С 2008 г. он вновь возглавил СПГУП «Пассажиравтотранс».

С апреля 2010 г. Александр Макарович работал заместителем руководителя Филиала АСМАП по Северо-Западному федеральному округу.

Деятельность А. Дацюка отмечена государственными и отраслевыми наградами: Почетной грамотой Министерства транспорта, нагрудными значками «Почетный автотранспортник» и «Почетный работник транспорта России», орденом «Знак Почета», медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга».

Руководителем Филиала АСМАП по Уральскому федеральному округу назначен А. Салаутин



А. Салаутин родился 16 апреля 1952 г. в Новосибирске. В 1973 г. окончил Челябинское высшее военное автомобильное командное училище по специальности «Эксплуатация и

ремонт автотракторной техники».

С 1969 по 1995 г. Александр Маркович служил в Вооруженных силах СССР и РФ.

С 1995 г. Александр Маркович работал директором детско-юношеской спортивно-технической школы Екатеринбурга, с 2001 г. — генеральным директором ООО ТД «Уральские автомобили и агрегаты» РУСПРОМАВТО.

В 2002 г. он принят на работу коммерческим директором ЗАО «Уральский автомобильный завод», в 2007 г. — директором ООО «Уральские автомобили и агрегаты».

В 2008 г. А. Салаутин назначен начальником Уральского управления государственного автодорожного надзора федеральной службы по надзору

в сфере транспорта.

С 1992 по 2001 г. он являлся президентом федерации автомобильного спорта Свердловской области, с 1996 по 2000 г. — членом Совета Российской автомобильной федерации (РАФ).

Александр Маркович награжден медалями «За безупречную службу в Вооруженных силах СССР» III и II степени, медалями «60 лет Вооруженных сил СССР» и «70 лет Вооруженных сил СССР», юбилейными знаками «100 лет автомобильным войскам России» и Министерства транспорта РФ «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями», почетными грамотами Правительства Свердловской области.

Стратегия партнерства

На конференции «Международные автомобильные перевозки в РФ: состояние, проблемы и перспективы», состоявшейся в рамках ежегодных майских мероприятий АСМАП, обсуждались волнующие перевозчиков вопросы.



Предлагаем читателям выдержки из некоторых наиболее интересных выступлений участников конференции (начало в «МАП» № 3).

М. Козлов, президент Российского автотранспортного союза

В настоящее время Российским автотранспортным союзом (РАС) проводится работа по содействию ассоциациям, союзам, некоммерческим партнерствам в вопросах упорядочения автотранспортного обслуживания в субъектах Российской Федерации. Среди всех мер особое значение мы придаем государственному регулированию, управлению и контролю за деятельностью автомобильного транспорта, что соответствует транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г.

В прошлом году РАС отметил свое десятилетие и подвел некоторые итоги. Проведенные Союзом региональные совещания, семинары, круглые столы дали нам основание сделать вывод, что грузовые перевозки на территории страны, к сожалению, сегодня дезорганизованы, высокочередовые, неэффективны.

Исходя из сложившейся ситуации, нами прорабатывается возможность и целесообразность введения механизма саморегулирования в организациях-членах РАС на условиях, установленных ФЗ № 315 «О саморегулируемых организациях». Этот федеральный закон предлагает модель прозрачности рынка автотранспортных услуг для потребителей, освобождение его от недобросовестных компаний и введение четкой системы ответственности участников рынка перед потребителями транспортных услуг.

С 1998 г. российские перевозчики работают по многосторонним разрешениям ЕКМТ, которые на основании решений Минтранса выдает РАС. Это единственная европейская система разрешений, дающая право многостороннего доступа на европейский рынок международных автомобильных перевозок грузов. Число желающих получить такие разрешения постоянно растет. В 2004 г. их было 2015, в 2009-м – 6419, в текущем году – 7155. Система многосторонних разрешений ЕКМТ позволяет российским перевозчикам продлевать контракты на перевозки грузов с потребителями транспортных услуг европейских стран в случае возникновения дефицита иностранных разовых разрешений.

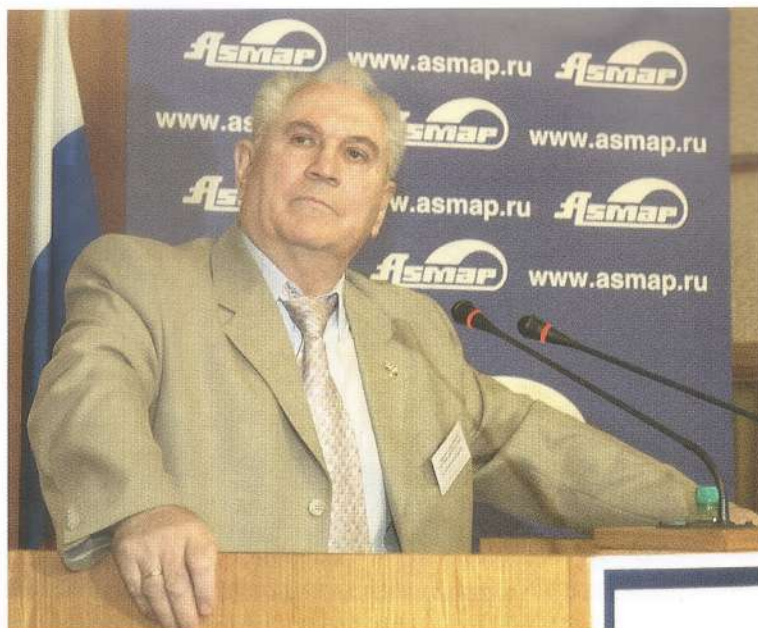
Количество разрешений зависит от базовой квоты по каждой стране. Кроме того, чем выше категория транспортных средств (Евро-3, Евро-4 и Евро-5), тем большее количество разрешений получается при пересчете квот.

Анализ показал, что основным направлением перевозки грузов стран-участниц ЕКМТ является Россия. Всего по разрешениям ЕКМТ в 2009 г. в Российскую Федерацию ввезено 2,1 млн т грузов (по данным АСМАП, 2,5 млн т. – *Прим. ред.*), из них российскими перевозчиками – около 456 тыс. т (примерно 20% от общего объема), иностранными – около 2 млн т.

В текущем году российская делегация на заседании Группы по автомобильному транспорту Международного транспортного форума (ЕКМТ) жестко поставила вопрос об увеличении квоты многосторонних разрешений ЕКМТ для Российской Федерации как для страны, на которую приходится наибольший объем перевозок по этим разрешениям из всех стран Европы. И я думаю, если Минтранс будет продолжать такую настойчивую политику, то Секретариат МТФ прислушается к нам.

На вопрос, зачем нужна система ЕКМТ, при использовании которой россиянами выполняется лишь около двадцати процентов рейсов и которая позволяет допускать на наш рынок перевозчиков третьих стран, отвечаю, что Российский автотранспортный союз исполняет ту волю, которую диктует профильный департамент Минтранса РФ.

(Как отметил в дискуссии заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса РФ А. Шерстнев, РАС и АСМАП только осуществляют функции по организационно-технической работе, а решение о том, каким количеством разрешений обмениваться, принимает Минтранс. Действительно, система разрешений ЕКМТ – это «палка о двух концах». Наблюдается диспаритет по третьим странам, причем не только в рамках ЕКМТ, но и при применении двухсторонней разрешительной



системы. Решать эти вопросы нам надо совместно и именно таким образом, чтобы не оставить своего перевозчика без работы. – *Прим. ред.*)

Н. Полунина, начальник Управления страхования транспортных операторов ОСАО «Ингосстрах»

Тема моего выступления очень актуальна в настоящее время, поскольку существует неоднозначная и противоречивая практика применения арбитражными судами норм, регулирующих страхование ответственности перевозчиков и экспедиторов.

К сожалению, отдельные страховые компании, не желая выплачивать страховое возмещение по договорам страхования ответственности перевозчика, в рамках судебных споров заявляют требования о признании своих договоров недействительными. При этом они ссылаются на положения ст. 932 ГК РФ, которая допускает страхование ответственности за нарушение договора только в случаях, предусмотренных законом.

К большому сожалению, базовые федеральные законы, которые регулируют перевозки грузов автомобильным транспортом и транспортно-экспедиторскую деятельность, а именно, Устав автомобильного транспорта и Закон о транспортно-экспедиторской деятельности, не предусматривают возможности страхования перевозчиком своей ответственности. Поэтому суды в большинстве случаев признают договоры страхования недействительными.

Но в то же время в России сложилась многолетняя практика страхования транспортных рисков, и основывается эта практика на положе-



нии ст. 931 ГК, объектом страхования по которой является ответственность за причинение вреда имуществу и здоровью третьих лиц. Собственно объект договора страхования по этой статье – имущественные интересы, связанные с обязанностью страхователя (то есть транспортной компании) возместить вред, причиненный другим лицам: отправителю, получателю, владельцу груза, страховщику груза, которые понесли убытки в результате утраты и повреждения груза. А ответственность лиц, которые застрахованы, возникает по основаниям и в размере, установленным теми федеральными законами, о которых я

говорила выше.

Штрафы, пени, неустойки, а также любая ответственность за неисполнение и ненадлежащее исполнение обязательств по договору перевозки, которая предусмотрена соглашениями сторон, но законодательно не закреплена, в страховое покрытие не включается.

Также в отдельных постановлениях арбитражных судов договоры страхования признаются заключенными в соответствии со ст. 931, и требования страховщиков о признании их недействительными отклоняются. Хочу привести пример: экспедиторская компания против страховой компании «Югория». Арбитражным судом Нижегородской области и далее федеральным арбитражным судом Волго-Вятского округа, который оставил решение суда первой инстанции в силе, было отклонено требование компании «Югория» о признании договора страхования недействительным. Эти суды признали, что несохранность экспедитором груза (имело место его частичное хищение) подпадает под общее основание ст. 931 ГК. И соответственно эти суды обязали страховщика выплатить страховое возмещение.

Апелляционная инстанция, напротив, признала договор страхования ничтожным в силу ст. 932 и отменила решение суда первой инстанции. В связи с этим коллегия Высшего арбитражного суда направила дело в президиум Высшего арбитражного суда РФ для пересмотра вынесенных судебных решений в порядке надзора. В данном определении было указано, что заключение подобных договоров страхования широко распро-



странено, и единообразного подхода к рассмотрению споров, возникающих по их исполнению, не выработано.

Президиум Высшего арбитражного суда рассмотрел дело 13 апреля и оставил в силе решение первой инстанции, принятое в пользу экспедитора. Однако на сегодняшний день постановление, принятое 13 апреля, на сайте Высшего арбитражного суда не размещено, и мы не знаем мотивировочной части, хотя решение принято в пользу экспедитора, и страховая компания «Югория» обязана будет выплатить страховое возмещение.

Но в то же время возможность страхования своей гражданской ответственности лицами, осуществляющими транспортно-экспедиторскую деятельность, перевозки и грузы, не должна ставиться в зависимость от действующей правоприменительной практики. Поэтому, с нашей точки зрения, она должна быть законодательно закреплена.

Необходимость законодательного закрепления страхования ответственности диктуется многими объективными факторами. Ведь использование транспортных средств, представляющих источник повышенной опасности, сопряжено с повышенным предпринимательским риском, включая риск повреждения и уничтожения груза. Хочется подчеркнуть, что страхование ответственности — это единственный способ страховой защиты имущественных интересов транспортных операторов, поскольку правовые конструкции других видов страхования, например, транспортное страхование грузов или страхование предпринимательских рисков, не позволяют применять их для покрытия рисков, возникающих у транспортных операторов.

Интересы перевозчиков защищает CMR-страхование, и мы вас призываем ни в коем случае от него не отказываться. Заключайте договора в надежных страховых компаниях, которые вы знаете, чтобы не доводить дело до суда.

Сложившаяся ситуация со страхованием ответственности может вызвать большой резонанс в России и за рубежом, поскольку подобных законодательных ограничений нет ни в одной стране мира. Страхование транспортных рисков основано на принципах установленной общепринятой международной практики и исторически являлось неотъемлемой составляющей мирового развития транспортной индустрии.

Во многих странах наличие страхования ответственности является обязательным требованием и устанавливается международными стандартами транспортно-логистических служб. Например, в США страхование ответственности перевозчиков является вообще обязательным видом страхования, а европейские ассоциации устанавливают определенные требования по на-



личию данного вида страхования.

Учитывая все вышеизложенное, мы считаем, что у нас есть законодательная коллизия, и выходом из сложившейся ситуации будет внесение изменений в действующее законодательство, которое регулирует транспортную деятельность. Поскольку данный вопрос напрямую затрагивает интересы российских перевозчиков, очень важна позиция членов АСМАП, их поддержка в работе по усовершенствованию законодательной базы Российской Федерации с целью наибольшей защиты интересов транспортной отрасли.

И. Урманов, первый заместитель председателя Правления государственной компании «Российские автомобильные дороги» по производственно-техническим вопросам

В июле 2009 г. в России создана государственная компания «Российские автомобильные дороги» (Автодор), задача которой сводится к строительству на европейской части РФ магистральных, скоростных дорог и придорожной инфраструктуры, причем на основе государственно-частного партнерства, все виды которого не может использовать само государство.

На начальном этапе Автодору переданы две дороги — М-1 «Беларусь» и М-4 «Дон». Правительством РФ утверждена программа деятельности нашей госкомпании на 2010–2015 гг., в соответствии с которой будет модернизировано и построено более 1350 км автомобильных дорог, в том числе 700 км магистрали «Дон», 250 — «Беларусь», порядка 350 км новой скоростной автомобильной дороги Москва — Санкт-Петербург.

В настоящее время в стадии перехода в управление компании находятся два проекта — это обход Одинцово и скоростная дорога Москва — Санкт-Петербург (18–56-й км).



При формировании тарифной политики в отношении платных участков автомобильных дорог предполагается использовать дифференцированный подход с учетом инвестиционных составляющих проекта. На существующих автомобильных дорогах М-1, М-3, М-4 и др. предполагается использовать социально-умеренный уровень тарифов, который будет соответствовать действующему сегодня на обходе с. Хлевное в Липецкой области, – 1 руб./км для легкового транспорта и 4 руб./км для грузового. Также в концессионных проектах, реализуемых на трассах М-1 «Бела-

русь» и Москва – Санкт-Петербург, предполагаются тарифы в пределах 3,5-4 руб./км.

В настоящий момент Минтранс России разрабатывает методику расчета максимальных размеров платы за проезд транспортных средств, при этом тарифы будут колебаться в зависимости от времени суток и периода года. Хочу особо подчеркнуть, что размер тарифов не будет превышать существующий в странах Евросоюза.

Одной из основных задач Автодора является создание вдоль дорог зон дорожного сервиса, которые должны соответствовать европейским стандартам. Весной-летом 2010 г. вместе с АСМАП, Ассоциацией среднего и малого бизнеса «Опора России» и с привлечением средств массовой информации был проведен мониторинг состояния сервисов вдоль автомобильных дорог Москва – Минск и Москва – Новороссийск. Что показала работа комиссии? Сервисом то, что есть сегодня, можно назвать с трудом. Тем не менее, есть терминология, определенная соответствующими нормативными документами. Итак: на трассе М-1 всего 225 объектов дорожного сервиса, в том числе 132 – по направлению от Москвы и 93 – на Москву; 107 объектов предоставляют один вид услуг, 118 – более одного вида. Распределение объектов дорожного сервиса по типу предоставляемых услуг показано на диаграмме. 21% существующих объектов вообще не подпадает под определение «объект дорожного сервиса», – это рынки, складские помещения, базы, которые никаких сервисных услуг пользователям автомобильных дорог не оказывают.

Более половины объектов не могут быть при-

Объекты дорожного сервиса по типу предоставляемых услуг на трассе М-1 «Беларусь»

АЗС	117
СТО	29
Мойки автомобилей	10
Магазины	121
Пункты питания	88
Гостиницы и мотели	17
Стоянки для грузовых автомобилей	34
Иные объекты (рынки, складские комплексы, базы)	48

107 объектов дорожного сервиса – одиночные (предоставляется один вид услуг)

118 объектов дорожного сервиса – комплексные (предоставляется более одного вида услуг)



знаны привлекательными для комфортного использования пользователями: здесь отмечается несоблюдение санитарных норм, неудовлетворительное состояние территорий, ограниченность спектра услуг, неприемлемое качество питания.

Автодор намерен изменить ситуацию к лучшему. Во главу угла компания будет ставить потребности пользователя автомобильных дорог. В связи с этим 14 мая президент АСМАП Е. Москвичев и руководитель Автодора С. Костин подписали Соглашение о взаимодействии, в том числе и по вопросам развития сервисных услуг вдоль автомобильных дорог. (См. «МАП» № 3. – Прим. ред.)

А. Пилипович, ведущий специалист департамента информационных систем АСМАП

Цифровой тахограф – это контролирующее устройство, которое, как и аналоговое, призвано фиксировать режимы вождения, отдыха, перерывы, а также скорость, время, пройденное расстояние, сбои, события и т.п. Цифровой тахограф хранит в своей памяти информацию на протяжении 365 дней, в карточке водителя хранится информация о его деятельности за последние 28 дней.

В цифровом тахографе есть интеллектуальный датчик, с которого в кодированном виде информация подается в память цифрового тахографа и далее поступает в карточку водителя и в бортовое оборудование. Именно поэтому очень важно, чтобы при покупке нового транспортного средства цифровой тахограф был активирован, иначе бортовое оборудование может работать неверно.

Атрибутикой цифровых тахографов являются пластиковые карты, их всего 4 вида – карточка водителя, карточка предприятия, карточка сервисной станции и карточка инспектора. Карточки водителей и контролеров персонализированы. Карточки предприятия и сервисной станции выдаются предприятию и сервисной станции соответственно.

Цифровой тахограф снабжен принтером, который выводит специализированные отчеты.

В настоящее время к эксплуатации на транспортных средствах, осуществляющих международные перевозки, допущены тахографы четырех производителей, а именно: Continental-Corporation (Германия) – DTCO 1381, Actia (Франция) – Smar Tach, Stoneridge Electronics (Швеция) – SE5000, EFCO (Австрия) – EFAS3. Существуют еще разработки Азербайджана, Российской Федерации и Китая, но они не имеют международного сертификата одобрения типа и не могут эксплуатироваться на международных перевозках.

С 16 июня 2010 г. все впервые вводимые в эксплуатацию транспортные средства должны



оснащаться цифровыми тахографами. Транспортные средства, которые эксплуатировались и были оснащены аналоговыми тахографами до 16 июня 2010 г., могут эксплуатироваться без замены их на цифровые. Внедрение цифровых тахографов касается только вновь вводимой в эксплуатацию автотранспортной техники. Это первый момент, очень важный.

22–23 апреля текущего года на чрезвычайной сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту ЕЭК ООН в связи с задержкой в ряде стран готовности к выпуску карточек были приняты меры толерантности, оговаривающие условия эксплуатации цифровых тахографов перевозчиками этих стран. Данные меры по сути продлевают до 31 декабря 2010 г. условия эксплуатации цифровых тахографов, оговоренные в ст. 14 приложения ЕСТР. А именно: водитель должен в начале и в конце каждой суточной смены сделать распечатку отчета о своей трудовой деятельности за текущие сутки. В распечатку он вручную вписывает имя, фамилию, номер водительского удостоверения и ставит подпись. Эти две распечатки являются эквивалентом одной тахограммы. Администратор предприятия обязан хранить распечатки, как и тахограммы, на протяжении года.

Если цифровой тахограф выходит из строя, то на рулонной бумаге, которая в него вставляется с обратной стороны, имеются те же самые поля, что и на тахограмме. Водитель заполняет их вручную, включая табличку, на которой он в виде диаграммы отражает режимы своей деятельности.

Российская Федерация готова к внедрению цифровых тахографов. 2 июля 2009 г. был выпущен приказ Минтранса России № 106, которым



Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса РФ уполномочен организовывать работы по обеспечению и реализации обязательств Российской Федерации, связанных с участием в ЕСТР.

После выпуска приказа был объявлен конкурс на право заключения контракта с Департаментом с целью выполнения всех этих обязательств. Конкурс выиграло ОАО «Рустахонет» (контакты указаны на сайте АСМАП). Контракт заключен в декабре 2009 г. «Рустахонет» выполняет следующие функции: проведение процедур официального одобрения типа контрольного устройства, выпуск, персонализацию и распространение карт с памятью и проведение процедур допуска сервисных центров (мастерских) к деятельности по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств (тахографов), специальную подготовку персонала, осуществляющего реализацию требований ЕСТР.

В настоящий момент выпущен приказ Минтранса № 180, который определил форму карт. Подготовлены проекты нормативных документов о порядке выдачи карт, осуществления контроля и аттестации сервисных станций. Все три документа ждут своего утверждения.

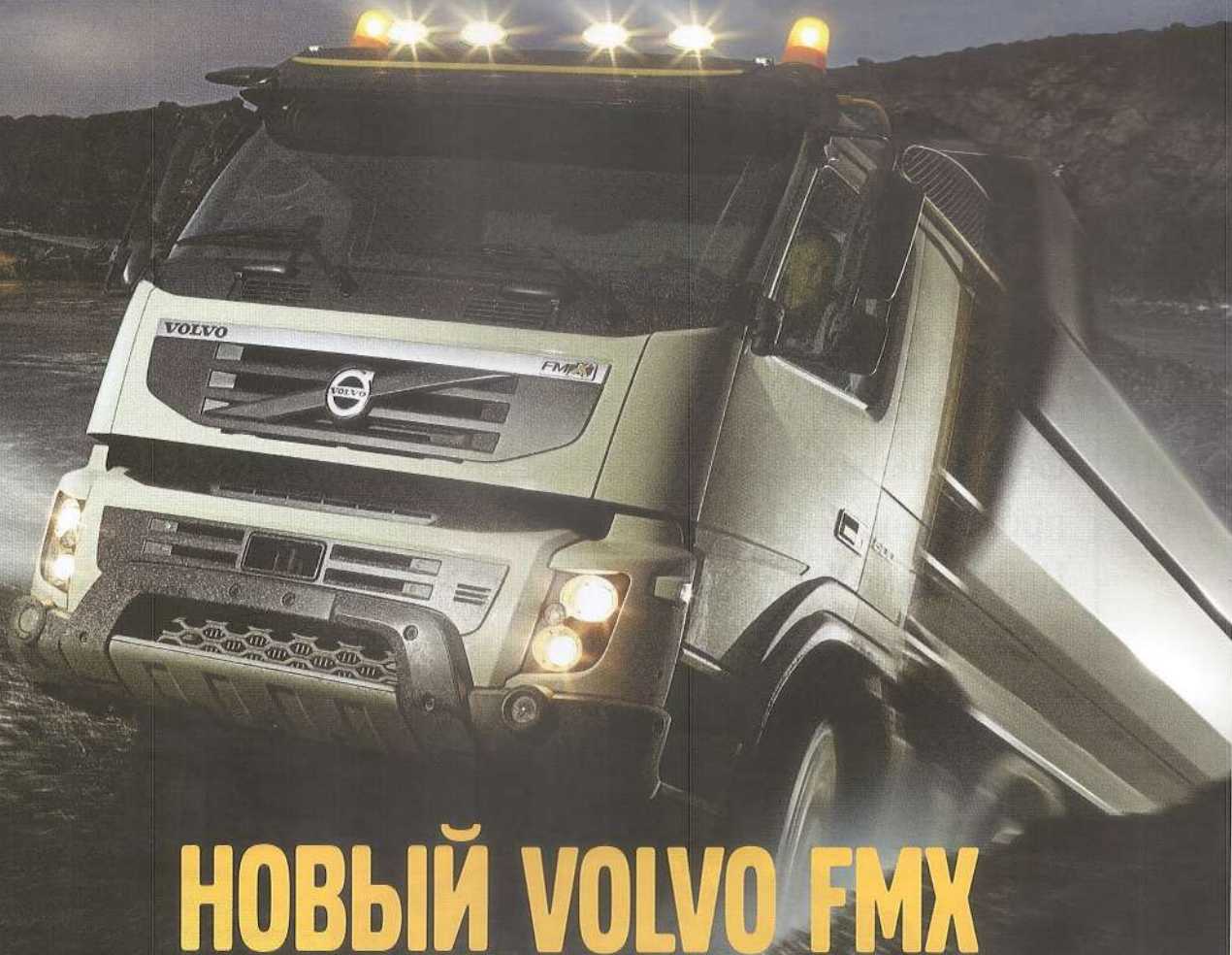
В РФ карточки будут выдаваться через ОАО «Рустахонет». Как только порядок их выдачи будет узаконен, он появится на сайте АСМАП. Заявления будут приниматься по электронной почте, а выдача карт, скорее всего, через спецпочту. Международный сертификат одобрения типа на карточки в России уже получен, и их первые партии

подготовлены к выдаче.

Пока в России не будут внедрены сервисные станции, обслуживающие цифровые тахографы, указанными мерами толерантности вводится следующая практика. Вы приобретаете автомобиль, требуете от дилера или продавца активировать тахограф, перегоняете автомобиль в Россию, получаете номерные знаки и после этого при первом рейсе за рубеж обращаетесь в сервисную станцию, которая уполномочена в данной стране осуществлять калибровку тахографов. Водители при этом должны иметь при себе доказательства о назначении встречи для проведения калибровки в первой же мастерской (например, подтверждение по электронной почте или письмом). При калибровке номерные знаки вводятся в память тахографа (именно поэтому до получения номерных знаков провести эту калибровку нельзя).

Впоследствии все регламентные работы осуществляются раз в два года — пока на сервисных станциях за рубежом. На сайте АСМАП представлен список станций, обслуживающих цифровые тахографы по всей Европе. В России прошли переаттестацию 117 сервисных станций, которые смогут приступить к работе с цифровыми тахографами в ближайшее время, после получения карточки мастера. Их список также представлен на сайте АСМАП.

Во всех региональных филиалах и представительствах АСМАП для предприятий—членов Ассоциации проведены информационно-обучающие семинары, на которых была изложена полная информация по эксплуатации цифровых тахографов и сопряженным с ней вопросам.



НОВЫЙ VOLVO FMX

ИСПЫТАЙТЕ
EXTRA-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



Профи'10

Открытый Всероссийский конкурс мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи 2010» шагает по стране. В предыдущем номере журнала мы познакомили наших читателей с результатами отборочных туров в Южном и Северо-Западном федеральных округах. Сейчас мы расскажем о соревнованиях, проходивших в Калининградской области, на Дальнем Востоке, в Центральном федеральном округе, в Сибири, Приволжье и на Урале. А затем – о финале конкурса.



Отборочный этап Конкурса «АСМАП-Профи 2010» среди водителей Калининградской области

Праздник «АСМАП-Профи 2010» в Калининградской области удался! Даже «небесная канцелярия» поддержала перевозчиков – в этот день, 3 июля, выдалась солнечная погода, с моря дул прохладный ветерок.

Е. Попов, фото автора

Но шутки шутками, а успех такого мероприятия, активность и настроение зрителей и участников и в самом деле зависят от погоды. Удачным оказалось и место проведения: старый аэродром с хорошим бетонным покрытием в поселке Дунаевка.

К тому же заранее грамотно было продумано размещение трассы для выполнения упражне-

ний, центральной трибуны, рекламных мест для спонсоров, места для служб спасения, зоны безопасности для зрителей, кафе, дизель-генератора и даже туалетов и умывальников.

Праздник начался вступительным словом руководителя филиала АСМАП по Калининградской области А. Егорова, затем участников конкурса поприветствовал член Правления АСМАП Е. Попов. Пожелал всем удачи и спортивного азарта А. Клопичев, исполнительный директор Оргкомитета «АСМАП-Профи 2010». Председатель ре-





регионального совета АСМАП в Калининградской области М. Филимонов под звуки гимна АСМАП поднял флаг Ассоциации.

Ведущий праздника объявил составы регионального оргкомитета и конфликтной комиссии, а также сообщил о проводимых в рамках соревнований детских конкурсах и порядке их проведения.

Е. Попов организовал показательное выступление «духового оркестра калининградских перевозчиков» с помощью звуковых сигналов автомобилей. Затем колонна автопоездов под флагом АСМАП продефилировала перед зрителями.

В соревнованиях приняли участие 16 команд автопредприятий – действительных членов АСМАП из Калининградской области.

В ходе мероприятия ведущий представлял федеральных и региональных спонсоров конкурса, водителей, которые выполняли упражнения. Прекрасный концерт живой музыки представило агентство развлечений «Арт-шоу», заводные музыкальные хиты «крутил» ди-джей, детишки активно участвовали в конкурсах рисунков на асфальте и на бумаге, отгадывали загадки.

Ароматно дымились колбаски и шашлыки, вкусно пахли щи из свежей капусты, салат из квашеной капусты добавлял организму витаминов.

Следует отметить, что конкурс проходил в непростой ситуации – в первые дни после вступления в действие Таможенного кодекса Таможенного союза. Четыре автопоезда прибыли на конкурс прямо с МАПП, продемонстрировав тем самым ответственнейшее отношение руководителей предприятий и водителей к порученному делу.

Соревнования прошли более динамично, чем в прошлом году. Первые участники стартовали в 12.00, и заезды были закончены в 14.45. По сравнению с прошлым годом сократилось

среднее время прохождения трассы и количество штрафных баллов, что говорит о возросшем мастерстве водителей. И это при том, что водительский состав заранее никто не готовил!

Призовые места распределились следующим образом:

Командный зачет ■■■

1. 000 «Вива Транс»

(генеральный директор Е. Смирнов)

2. 000 «Никотранс»

(генеральный директор В. Никоноров)

3. 000 «Бест международные перевозки»

(генеральный директор И. Белоколенко)

Личный зачет ■

1. Л. Финский

(000 «Никотранс», ген. директор В. Никоноров)

2. А. Кожевников

(ЗАО «Меркурий транс», директор В. Федоренко)

3. И. Гринявичус

(000 «Балткарго», директор Г. Туркота)



Победители были награждены грамотами, кубками, ценными подарками и сертификатами от федеральных и региональных спонсоров.

Команда болельщиков ООО «Вива Транс» получила ящик шампанского за лучшую поддержку своих водителей (дудки, плакаты, флаги и массовость – молодцы!).

Технический уровень организации конкурса тоже оказался на высоте благодаря опытной судейской бригаде, которая обеспечивает его работу уже не первый год.

Программа для зрителей была насыщенной. Нужно было успеть не только поболеть за участников конкурса, но и поучаствовать в разных соревнованиях: кто быстрее протянет седельный тягач за канат командой в составе 4-х человек и кто быстрее «перекувыркает» грузовую автопокрышку.

Среди представительниц прекрасного пола тоже проводились конкурсы – «самая высокая шпилька»,

«самые короткие шорты» и «лучший топик».

Ценные призы были вручены также победителям в нетрадиционных номинациях:

- самый старший водитель – «аксакал»;
- самый молодой – «масло на губах не обсохло»;
- самый быстрый водитель – «где здесь педаль газа»;

– самый тихходный водитель – «забыл снять с ручника».

Зрители наперебой предлагали ввести на будущий год новые номинации: самый тяжелый и самый легкий водитель (берем с собой напольные весы), самая длинная женская нога (рулетка 1,5 м уже готова!).

Голосованием зрителей и участников соревнования единогласно было принято решение обратиться к президенту и Правлению АСМАП, а также Оргкомитету с просьбой о проведении финала VII открытого Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи 2010» в Калининградской области.

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

10 июля 2010 г., в день празднования 150-летнего юбилея форпоста на Тихом океане, города Владивостока, состоялся отборочный этап VII Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи 2010» среди водителей Дальневосточного федерального округа.

Н. Братчиков, фото А. Сыромятникова

Соревнования проводились на территории военного аэродрома «Седанка». Старый аэродром для «кукурузников» и вертолетов располагался рядом с песчаным берегом Амурского залива, в одном из живописных пригородов Владивостока.

На церемонии открытия конкурса присутство-

вали представители Департамента промышленности и транспорта Администрации Приморского края, Ространснадзора, Приморского краевого ГИБДД. С приветствием к участникам обратился руководитель департамента регионального развития и персонала АСМАП В. Фильченков, напутственные слова сказал также генеральный директор ОАО «Приморавтотранс», член Правления АСМАП В. Мартыненко.

Флаг АСМАП под торжественные звуки гимна международных автомобильных перевозчиков поднял победитель прошлогодних соревнований «АСМАП-Профи» М. Кислов. Конкурс имеет очень строгие и четкие правила. Объективность результатов обеспечивала строгая коллегия из 18 опытных судей.

На старт соревнований выставили свои команды 12 предприятий – членов АСМАП от Приморского и Хабаровского краев.

Выполнить быстро и без ошибок весь ряд





обязательных упражнений, включаемых в программу конкурса, особенно заезд в бокс, парковку задним ходом, «змейку» не так-то просто и под силу лишь классным специалистам. Но под управлением опытных водителей огромные и, казалось бы, неповоротливые машины буквально летели на пространстве огромного стадиона.

Острая борьба разгорелась между водителями «Владстройтранс», «Ростек-Артем» и ООО «Стройтранссервис ДВ». Эти команды не хотели сдавать высот, завоеванных в прошлом году в юбилейном соревновании, посвященном 15-летию Дальневосточного представительства АСМАП. Высочайшую квалификацию продемонстрировали и водители ООО «ТЛК «Дальтрансавто», серьезную конкуренцию победителям составила и команда ООО «Владивостокское ТЭП».

...Борьба водителей за победу завершилась, да и публика подустала от напряженных переживаний. Победители поднялись на пьедестал славы. Организаторы щедро наградили героев дня, вручив им кубки, медали, грамоты и ценные подарки.

Победителями отборочного этапа Конкурса в командном зачете Всероссийского конкурса «АСМАП-Профи 2010» стали предприятия:

Командный зачет ■■■

1. 000 «Владстройтранс»
(директор С. Терешков)
2. 000 «Ростек-Артем»
(директор Н. Ефименко)
3. 000 «Стройтранссервис ДВ»
(генеральный директор Е. Качанов)

Личный зачет ■

1. С. Аминева
(000 «Ростек-Артем», директор Н. Ефименко)
2. А. Крючков
(000 «Стройтранссервис ДВ», генеральный директор Е. Качанов)
3. Д. Перцель
(000 «Владстройтранс», директор С. Терешков)



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

17 июля 2010 г. Брянск был полон впечатлений не только от высокой аномальной температуры, доходившей до +36 градусов в тени, но и от количества всевозможных праздничных мероприятий, проходивших в городе. Однако среди прочих событий самым значимым для города, в котором насчитывается около 150 предприятий-международных перевозчиков, стал отборочный этап VII Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи 2010».



С. Баклицкий

На торжественной церемонии открытия соревнований с приветственным словом выступили заместитель губернатора Брянской области А. Горшков, заместитель главы Администрации г. Брянска А. Рославицкий, заместитель генерального директора АСМАП О.

Старовойтов, руководитель представительства АСМАП в ЦФО С. Баклицкий. По традиции перед началом конкурса делегация перевозчиков отправилась для возложения цветов к памятнику воинам-водителям. Право поднять флаг АСМАП было предоставлено представителю команды-победителя отборочного этапа конкурса «АСМАП-Профи» в ЦФО в 2009 г. заместителю генерального директора ОАО «Совтрансавто-Брянск-Холдинг» А. Галаганову. Флаг был поднят под гимн Ассоциации, вверх взмыли шары цветов российского флага.

Участников соревнований в небе приветствовали фигурами высшего пилотажа самолеты Брянского авиационного клуба. Красочное шоу представил участникам соревнований и публике ансамбль барабанщиц, которые затем вручали подарки водителям-участникам соревнований.

В качестве почетных гостей были приглашены руководители администрации Брянской области и города Брянска, областных ГИБДД, УГАДН, таможни и представители бизнес-сообщества.

В отборочных соревнованиях приняли участие 15 команд предприятий-членов АСМАП Центрального федерального округа.

Во время проведения конкурса была развернута выставка производителей автомобильной техники, запасных частей, топливозаправочных, страховых и других компаний, оказывающих услуги международным автомобильным перевозчикам.

В ходе соревнований ведущий представлял федеральных и региональных спонсоров.

Брянские организаторы мероприятия заранее побеспокоились об участниках и гостях конкурса. В большом ассортименте были прохладительные напитки и разнообразные кушанья. Необходимая на таких мероприятиях пожарная и скорая помощь отдыхали: их услуги не понадобились. Отборочный этап конкурса «АСМАП-Профи», несмотря на аномально высокую температуру, прошел без происшествий и на высоком организационном уровне.

Пришедшие 17 июля на старый аэродром зрители не только наслаждались профессиональной и виртуозной работой водителей, но и выступлениями артистов эстрады, сами участвовали в многочисленных конкурсах и в организованной АСМАП лотерее. Силачи мерялись в дальности броска автомобильной шины, на скорость перетягивали на канате седельный тягач. Был организован конкурс детского рисунка на асфальте с награждением юных художников.

Победителям отборочных соревнований «АСМАП-Профи» были вручены кубки, медали, дипломы и ценные подарки от организаторов и спонсоров конкурса. По традиции, стоя на пьедестале, победители устроили душ из шампанского.



По итогам соревнования места
распределились следующим образом:

Командный зачет ■■■■

1. ОАО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг»
(генеральный директор И. Трифанцов)
2. ООО МП «Совтрансавто-Интер»
(директор А. Шатый)
3. ООО «Группа компаний Д-ТРАНС»
(президент В. Демчук)

Личный зачет ■

1. И. Волошин
(ОАО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг», генеральный директор И. Трифанцов)
2. И. Силаев
(ОАО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг», генеральный директор И. Трифанцов)
3. С. Муравьев
(ООО МП «Совтрансавто-Интер», директор А. Шатый)



Отборочный этап Конкурса «АСМАП-Профи 2010» среди водителей Сибирского федерального округа (Новосибирск, 31 июля 2010 г.)

31 июля 2010 г. в Новосибирске состоялся отборочный этап VII Всероссийского Конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи 2010» среди водителей Сибирского федерального округа.

А. Куксин

Конкурс проходил на территории действующего городского аэродрома. К сожалению, из-за дождливой прохладной погоды конкурс посетили не так много зрителей, но те, кто пришел, с огромным интересом наблюдали за состязанием тяжелых автопоездов, энергично поддерживали всех участников и с удовольствием принимали участие в шоу-программе вместе с творческими коллективами, выступавшими на площадке в течение всего дня.

Открыл конкурс руководитель филиала АСМАП по СФО А. Куксин. Право поднять флаг АСМАП было предоставлено прошлогоднему победителю отборочного этапа «АСМАП-Профи 2009» в СФО А. Кондратьеву.

Теплые слова и добрые пожелания участникам соревнований высказали: руководитель департамента регионального развития и персонала АСМАП В. Фильченков, заместитель председателя

комитета по транспорту и дорожному хозяйству областного Совета Новосибирской области В. Илиенко, руководитель Сибирского территориального управления Росграницы И. Курилов, исполняющий обязанности начальника Новосибирской таможни С. Авдеев, исполняющий обязанности начальника СибУГАДН В. Слугин, генеральный консул Республики Узбекистан А. Каюмов.

В соревнованиях приняли участие 26 водителей из 9 транспортных компаний СФО.

Победителями конкурса стали:

Командный зачет ■■■

1. 000 «Фирма «НИКАЛИД»
(генеральный директор Н. Кондратьев)
2. 000 «Грузовые автомобили»
(генеральный директор В. Турганов)
3. 000 «Инвестхимпром»
(управляющий директор В. Колосов)

Личный зачет ■

1. А. Кондратьев
(ООО «Фирма «НИКАЛИД», генеральный директор Н. Кондратьев)
2. А. Литвиненко
(ООО «Фирма «НИКАЛИД», генеральный директор Н. Кондратьев)
3. Кайль
(ООО «Грузовые автомобили», генеральный директор В. Турганов)



Захватывающие соревнования, до последнего сохранявшие интригу, конкурсы для болельщиков, хорошие песни и красивые танцевальные номера подарили всем присутствующим настоящую атмосферу праздника. Проголодавшихся недалеко от сцены ждала бесплатная армейская полевая кухня с горячей гречневой кашей и тушенкой.

Водительский азарт, ответственность руководителей транспортных компаний, поддержка администрации региона, слаженное судейство и благодарные болельщики – все это говорит о

том, что конкурс удался и этим соревнованиям в СФО придается очень большое значение.

Оргкомитет выражает благодарность всем автоперевозчикам СФО, принимавшим активное участие в отборочном этапе конкурса, и персонально – генеральному директору ООО «Грузовые автомобили» В. Турганову за значительный вклад в организацию конкурса.

От всей души поздравляем призеров и победителей отборочного этапа Конкурса «АСМАП-Профи 2010» в Новосибирске!

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

В дождливый и холодный день, когда столица Урала отмечала 287-летие города, в историческом центре Екатеринбурга состоялся отборочный этап VII открытого Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи 2010» среди перевозчиков Уральского федерального округа и Пермского края.

Г. Шпрейер, Л. Сотникова

Приветственной речью открыл конкурс главный федеральный инспектор в Свердловской области аппарата полномочного представителя Президента РФ В. Миненко, со словами напутствия выступили руководитель департамента регионального развития и персонала АСМАП В. Фильченков и руководитель филиала АСМАП по УФО А. Салаутин. Право поднять флаг Ассоциации предоставили победителю отборочного этапа «АСМАП-Профи 2009» по УФО Э. Рохину.

В качестве почетных гостей были приглашены министр транспорта и дорожного хозяйства





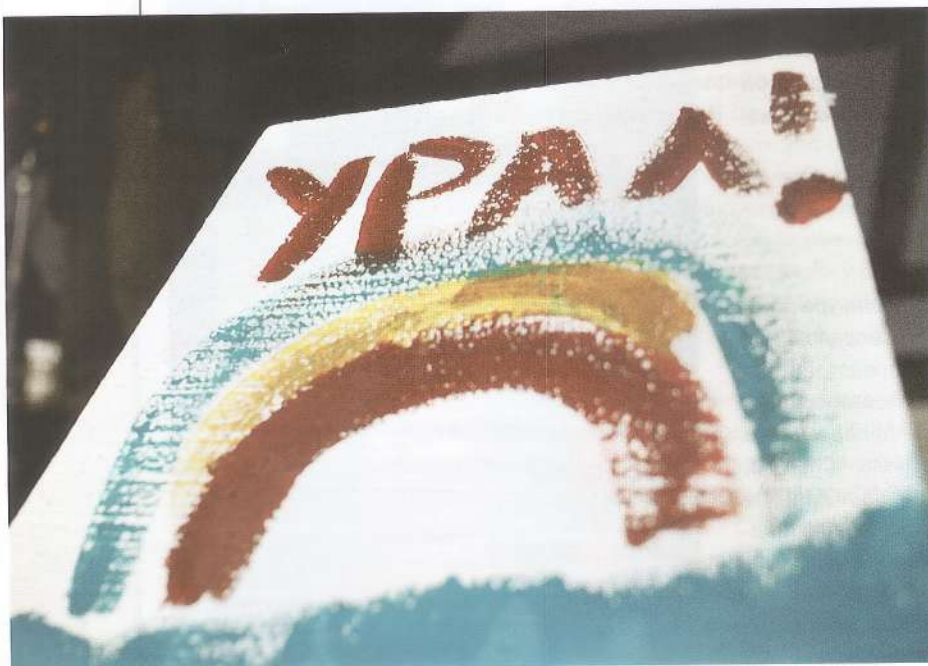
Свердловской области С. Швиндт, заместитель главы Екатеринбурга по вопросам социальной политики М. Матвеев, первый заместитель начальника Уральского таможенного управления по таможенному контролю В. Мясников, временно исполняющий обязанности начальника Уральского управления государственного авто-

дорожного надзора Федеральной службы РФ по надзору в сфере транспорта С. Назаров. В самый разгар конкурса площадку посетили губернатор Свердловской области А. Мишарин и глава Екатеринбурга А. Чернецкий.

Суровая необходимость обеспечения безопасности проведения соревнований обернулась дополнительной демонстрацией мощи автомобильного транспорта, его красоты и элегантности: вся площадка для проведения состязаний была обрамлена автопоездами, ювелирно, на расстоянии в 5–6 см припаркованными друг к другу высококвалифицированными водителями-дальнобойщиками. Два автопоезда мирно стояли на заботливо уложенных досках, сохранявших целостность тротуарной плитки. Полуприцепы дружелюбно распахнули свои тенты, приглашая зрителей укрыться от непогоды.

Приятно было наблюдать, как серьезные, не привычные к публичным выступлениям мужчины во время жеребьевки превращались в мальчишек, активно и весело комментировали любой выпавший номер и особенно подбадривали участника под номером 13.

В отборочном этапе конкурса приняли участие 8 предприятий-членов АСМАП; 2 предприятия, не являющиеся членами Ассоциации, выступили вне зачета. В итоге за призовые места боролись 22 водителя из Свердловской, Челя-



бинской областей и Пермского края.

Несмотря на наличие явных фаворитов, публика приветствовала и подбадривала всех участников, которые боролись не только с волнением, соответствующим ситуации, но и с ограничениями в выборе траектории, вызванными неправильностью формы площадки.

Особенно хочется отметить водителя предприятия «ИП Белянин С.М.» Д. Белькова, который первый раз участвовал в «АСМАП-Профи», только накануне конкурса вернувшись из рейса, и несмотря на свой юный возраст – 22 года, на равных сражался с тренированными профессионалами. Он почти до самого конца занимал 4 место в личном зачете, но в итоге одна из команд ОАО «Лорри», выступавшая вне зачета, потеснила его на 6 место.

Конкурс профессионального мастерства превратился в веселый зажигательный праздник. То и дело спонтанно возникали группы поддержки из красивых, веселых девушек, которые своим задором заставляли приглашенных артистов выкладываться полностью в своих выступлениях и вовлекали в танцы и зрителей, и руководителей предприятий, и представителей власти.

Несмотря на непогоду, на мероприятии царил атмосфера праздника и веселья, играла зажигательная музыка, группы поддержки очень эмоционально подбадривали свои команды и болели за них. Для самых маленьких зрителей были организованы различные конкурсы с ценными призами.

В итоге напряженной борьбы победителями отборочного этапа Всероссийского конкурса «АСМАП-Профи 2010» по УФО стали:

Командный зачет ■■■

- 1. ОАО «Лорри»**
(генеральный директор Ю. Ступак)
- 2. ОАО «Лорри»**
(генеральный директор Ю. Ступак)
- 3. ИП Боярченко В.И.**

Личный зачет: ■

- 1. В. Арских**
(ОАО «Лорри», генеральный директор Ю. Ступак)
- 2. Э. Рохин**
(ОАО «Лорри», генеральный директор Ю. Ступак)
- 3. А. Смирнов**
(ОАО «Лорри», генеральный директор Ю. Ступак)

Победителям отборочных соревнований «АСМАП-Профи 2010» были вручены дипломы, медали, кубки и ценные подарки от АСМАП и спонсоров конкурса. По сложившейся традиции, генеральный директор ОАО «Лорри» Ю. Ступак в рамках мероприятия вручил медали и



денежные призы водителям своего предприятия, прошедшим один миллион километров. За двоих водителей, которые были в рейсе, начав свой второй миллион километров, награды получили их жены. Такой медалью, учрежденной на предприятии несколько лет назад, награждены уже 10 водителей «Лорри».

Филиал АСМАП по УФО выражает особую благодарность предприятию ОАО «Лорри» и лично генеральному директору Ю. Ступаку за помощь и значительный вклад в организацию конкурса – за четкость в обеспечении безопасности зрителей и прохождения стартующих и финиширующих участников, за приведение в первозданный вид арендуемой площадки, за согревание замерзающих горячим чаем и за множество других мелких и серьезных дел.

От всей души поздравляем победителей отборочного этапа и желаем им победы на финале конкурса 4 сентября 2010 г. в Калининграде!



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

28 августа 2010 г. в Набережных Челнах состоялся отборочный этап VII Всероссийского Конкурса «АСМАП-Профи 2010» и III Конкурс на Кубок мэра г. Набережные Челны среди водителей магистральных автопоездов Приволжского федерального округа.

Е. Крайнов, фото автора

Проведение конкурсов совпало с празднованием 90-летия Республики Татарстан. Оба конкурса заняли достойное место в богатой палитре культурно-массовых мероприятий города.

Организатором конкурсов выступили АСМАП и некоммерческая организация «Логистическая ассоциация Татарстана». Администрация Набережных Челнов оказала всестороннюю поддержку в организации мероприятий.

Накануне в ОАО «КамаАЗ» состоялась техническая конференция с презентацией перспективных моделей автомобилей с участием специалистов автомобильного завода и перевозчиков. Участники конкурсов посетили заводской научно-технический центр, осмотрели выставку автомобилей КамаАЗ и встретились с членами команды «КамаАЗ-Мастер», неоднократными победителя-



ми ралли-рейда «Париж-Дакар» Ф. Кабировым и С. Якубовым.

В ходе рабочей встречи президента АСМАП Е. Москвичева и генерального директора ОАО «КамаАЗ» С. Когогина определены направления сотрудничества по продвижению автомобилей «КамаАЗ» на международный и внутрироссийский коммерческие рынки.

Большой интерес у жителей города вызвал показательный проезд колонны автопоездов участников конкурсов совместно с ретро-автомобилями, байкерами и автомобилями команды «КамаАЗ-Мастер». Вечером к «Вечному огню» у памятника «Родина-мать» организаторы и представители команд-участниц конкурсов возложили цветы.

Участники конкурсов оказали представителям многодетных и малоимущих семей матери-



альную помощь в рамках акции «Дальнобойщики России – детям». Общий размер помощи с учетом сертификата, врученного психоневрологическому диспансеру, составил 242 тыс. рублей.

В торжественной церемонии открытия конкурсов приняли участие президент АСМАП Е. Москвичев, мэр Набережных Челнов В. Шайхразиев, заместитель мэра Набережных Челнов А. Зайнуллин, генеральный директор ОАО «КамАЗ» С. Когогин, заместитель начальника УГИБДД МВД по РТ И. Равилов, президент НО «Логистическая ассоциация Татарстана», член Правления АСМАП Л. Штейнберг, руководитель филиала АСМАП по ПФО Е. Крайнов и др.

В конкурсах приняли участие 9 команд действительных членов АСМАП и 13 команд членов НО «ЛАТ». В общей сложности на старт вышли 44 водителя из Казани, Елабуги, Набережных Челнов, Зеленодольска, Нижнего Новгорода, Дзержинска, Нижнекамска и Москвы.

Соревнования проходили на Майдане – популярном месте отдыха горожан, которых собралось около 10 тыс. человек. В перерывах между заездами участников, гостей и зрителей конкурсов порадовали своими выступлениями танцевальные и вокальные коллективы. Повышенным интересом пользовались проводимые одновременно конкурс детского рисунка «Дети рисуют победу в Великой Отечественной войне» и праздник цветов. Праздничные мероприятия закончились выступлением ансамбля ВДВ России «Голубые береты».

Главным судьей соревнований третий год подряд выступает многократный победитель ралли «Париж-Дакар» пилот легендарной команды «КамАЗ-Мастер» Ф. Кабиров, который уже 11 сентября сядет за руль боевого КамАЗа для участия в ралли «Шелковый путь» по маршруту Санкт-Петербург – Сочи.

Самое «быстрое» время – 3 мин. 36 сек. – показал в личном зачете III открытого конкурса

на «Кубок Мэра» водитель команды логистического центра ОАО «КамАЗ» И. Идиятуллин, выступавший (ну, конечно же!) на автомобиле КамАЗ.

Победителям и особо отличившимся участникам конкурсов были вручены ценные призы и подарки. Специальный приз «За лучший результат среди команд столицы Республики Татарстан г. Казани» был вручен команде действительного члена АСМАП ООО «Герта» (директор С. Ермошин).

Спонсоры и партнеры получили благодарственные письма.

По итогам соревнований победителями отборочного этапа «АСМАП-Профи 2010» в Приволжье признаны:

Командный зачет ■■■

1. ЗАО «Эссен Продакшн АГ»
(генеральный директор Л. Барышев)
2. ООО ТКФ «Кама-Тракс»
(генеральный директор Л. Штейнберг)
3. ОАО «Дзержинсктранссервис»
(генеральный директор О. Шаталов)

Личный зачет: ■

1. Н. Земченков
(ОАО «Дзержинсктранссервис», генеральный директор О. Шаталов)
2. И. Чураев
(ЗАО «Эссен Продакшн АГ», генеральный директор Л. Барышев)
3. Д. Павлов
(ООО ТКФ «Кама-Тракс», генеральный директор Л. Штейнберг)

Победителей отборочного этапа «АСМАП-Профи 2010» 4 сентября в Калининграде ждет финал VII открытого Всероссийского конкурса «АСМАП-Профи 2010».

Победный аккорд

Финальные соревнования VII открытого Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи 2010» состоялись 4 сентября в Калининграде.

А. Камчатова, фото автора

Этот день стал настоящим праздником для жителей и гостей Калининградской области: на старом аэродроме в Дунаевке собралось свыше 3,5 тысяч зрителей! И что удивительно – с утра был ливень с градом, а затем ненастье отступило, как будто даже силы небесные оказали поддержку конкурсу «АСМАП-Профи».

Участников финала конкурса приветствовали президент АСМАП Е. Москвичев, руководитель Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса РФ Л. Липсиц, директор Департамента автомобильной промышленности и сельскохозяйственного машиностроения Минпромторга РФ А. Рахманов, заместитель руководителя ФСНТ А. Жуков, министр экономики Калининградской области А. Смирнова.

Л. Липсиц зачитал приветствия участникам финала конкурса «АСМАП Профи-2010» от заместителя председателя Правительства РФ С. Иванова, председателя комитета Государ-

ственной Думы по транспорту С. Шишкарева и передал конкурсантам напутствие министра транспорта РФ И. Левитина.

На открытии конкурса присутствовали почетный президент АСМАП Ю. Сухин и генеральный директор А. Курушин, председатель Правления Ассоциации В. Лазарян и члены Правления, руководители филиалов и департаментов АСМАП, руководители УГАДН по Брянской области В. Дакше и по Калининградской области Л. Фазилова. На финал конкурса приехали даже зарубежные гости – президент польской ассоциации ZMPD Я. Бучек и директор итальянской транспортно-экспедиторской компании «Спедимек» М. Моралья.

В торжественной обстановке под звуки гимна АСМАП в воздух взвился флаг Ассоциации, право поднять который было предоставлено президенту группы компаний «Д-Транс» В. Демчуку, руководителю команды – победительницы конкурса «АСМАП-Профи 2009».

Мероприятие открыл парад девушек-барабанщиц и духового оркестра, следом за ними проследовали колонны байкеров, ретро-автомобилей, и наконец – автопоездов участников, которые приветствовали зрителей сигналами клаксонов. Во время мероприятия зрители могли насладиться великолепной эстрадной шоу-программой, а в перерывах между заездами наблюдать показательные выступления байкеров, рыцарские бои в исполнении участников местного исторического клуба и выиграть призы в занимательных конкурсах.

В финальных соревнованиях приняли участие 16 команд из всех федеральных округов России и Калининградской области, победивших на отборочных этапах конкурса «АСМАП-Профи 2010». На старт конкурса вышли 32 лучших водителя-международника.

Хотя, как выяснилось, добраться до Калининграда оказалось не так-то просто. Многие команды прибыли для участия в соревнованиях на своих автомобилях, и два экипажа, из Брянска и Набережных Челнов, застряли в очереди на погранпереходе «Кибартай». Со-







трудники филиала АСМАП по Калининградской области обратились за помощью к литовским коллегам, но стоявшие в очереди водители никого не хотели пропускать. Помогло только «волшебное слово» «АСМАП-Профи»: узнав, что команды едут для участия в конкурсе, их все же пропустили без очереди, пожелав удачи.

Еще один штрих: экипаж «Кама-Тракс» был в рейсе, вез груз в Словакию, и сделал остановку на сутки для участия в финале. Вот оно, мастерство – многие участники конкурса буквально попадают «с корабля на бал». Вернувшись из очередного рейса, они нередко уже на следующий день выходят на старт, чтобы сразиться за победу в конкурсе «АСМАП-Профи». Выполнение сложнейших фигур при управлении автопоездом – это демонстрация профессионального мастерства, которое необходимо нашим водителям в их повседневной работе.

Напомним, что трасса каждый раз бывает разной в зависимости от размеров и конфигурации площадки. И время, которое участники показывают в ходе отборочных этапов, может сильно различаться.

В этом году трасса финальных соревнований получилась скоростная, зрелищная, и борьба за победу развернулась очень напряженная. С каждым годом мастерство водителей все больше возрастает, и разрыв между временем прохождения фигур трассы был минимальный – всего несколько секунд. Но, как известно, решающее значение в конкурсе «АСМАП-Профи» играет не только скорость, но

прежде всего чистота и аккуратность выполнения всех фигур. К тому же для победы очень важен психологический настрой, выдержка и азарт одновременно.

Очередность выступлений определяется жеребьевкой. Водителю фирмы «НИКАЛИД» из Иркутска А. Литвиненко фортуна в это году снова улыбнулась: он четвертый год подряд выступает первым! Но участников и зрителей финальных соревнований поджидал еще один сюрприз – по прихоти судьбы самые сильные, опытные и тренированные водители выступали в числе последних. До самого конца соревнований не спадало напряжение, и трибуны буквально замирали в ожидании результатов.

Очень долгое время лидером соревнований оставался О. Мамаев («Лорри», Екатеринбург), выступавший под № 5, который не совершил ни одной ошибки (заметим, единственный из всех!) и прошел трассу всего за 3 мин. 10 сек. Обойти его сумел сначала выступавший под № 26 С. Муравьев («Совтрансавто-Интер», Брянск), который промчался за 2 мин. 39 сек., но сбил 2 стойки и получил 20 сек. штрафного времени. Следом за ним И. Волошин («Совтрансавто-Брянск Холдинг») сумел выполнить все фигуры за рекордно короткое время 2 мин. 10 сек., но совершил роковую ошибку в последнем упражнении, не доехав до линии «Стоп», и получил за это 5 минут штрафного времени. Обидно...

Но самый большой сюрприз ожидал всех во время выступления предпоследнего участ-



ника – В. Козырева из «Совтрансавто-Интер» (кстати, завоевавшего в прошлом году 2-е место). Он показал отличное время 2 мин. 33 сек., и хотя совершил 2 ошибки (20 сек. штрафного времени), его результат все равно оказался лучшим: итоговое время 2 мин. 53 сек. принесло ему победу в личном зачете, а предприятию «Совтрансавто-Интер» – в командном зачете.

Отличилась команда «Эссен Продакшн АГ» из Елабуги, которая всего лишь второй год участвует в соревнованиях и впервые вышла в финал, но сумела занять четвертое место в командном зачете. И это при том, что И. Чураев, выступавший под №19, при заезде в бокс проколол колесо! Его заменили минут за 20-25 (не «Формула-1», но все равно неплохо), и пропустив семерых участников, водитель вновь вышел на трассу, пройдя весь комплекс упражнений всего за 2 мин. 20 сек., показав второй результат по времени! Правда, штрафные секунды не позволили ему подняться выше 7-го места, но может быть в будущем году, отточив мастерство, он сумеет занять высшую ступень пьедестала почета?

Удивительно, но факт: очень много ошибок водители совершают при выполнении упражнения «парковка», хотя проделывать подобное им приходится чуть ли не каждый день. И трое участников «засыпались» на стоп-линии, промахнувшись на полметра, – в этом случае упражнение считается невыполненным и начисляется 5 мин. штрафного времени.

В результате острой, бескомпромиссной борьбы победителями конкурса «АСМАП-Профи 2010» стали:

Командный зачет ■■■

1. 000 МП «Совтрансавто-Интер»

(Брянск, директор А. Шатый; дочернее предприятие ОАО «Совтрансавто-Брянск Холдинг», генеральный директор И. Трифанцов)

2. ОАО «Лорри» -1

(Екатеринбург, генеральный директор Ю. Ступак)

3. ОАО «Лорри»

(Екатеринбург, генеральный директор Ю. Ступак)

Личный зачет ■

1. В. Козырев

(000 МП «Совтрансавто-Интер», Брянск, директор А. Шатый)

2. С. Муравьев

(000 МП «Совтрансавто-Интер», Брянск, директор А. Шатый)

3. О. Мамаев

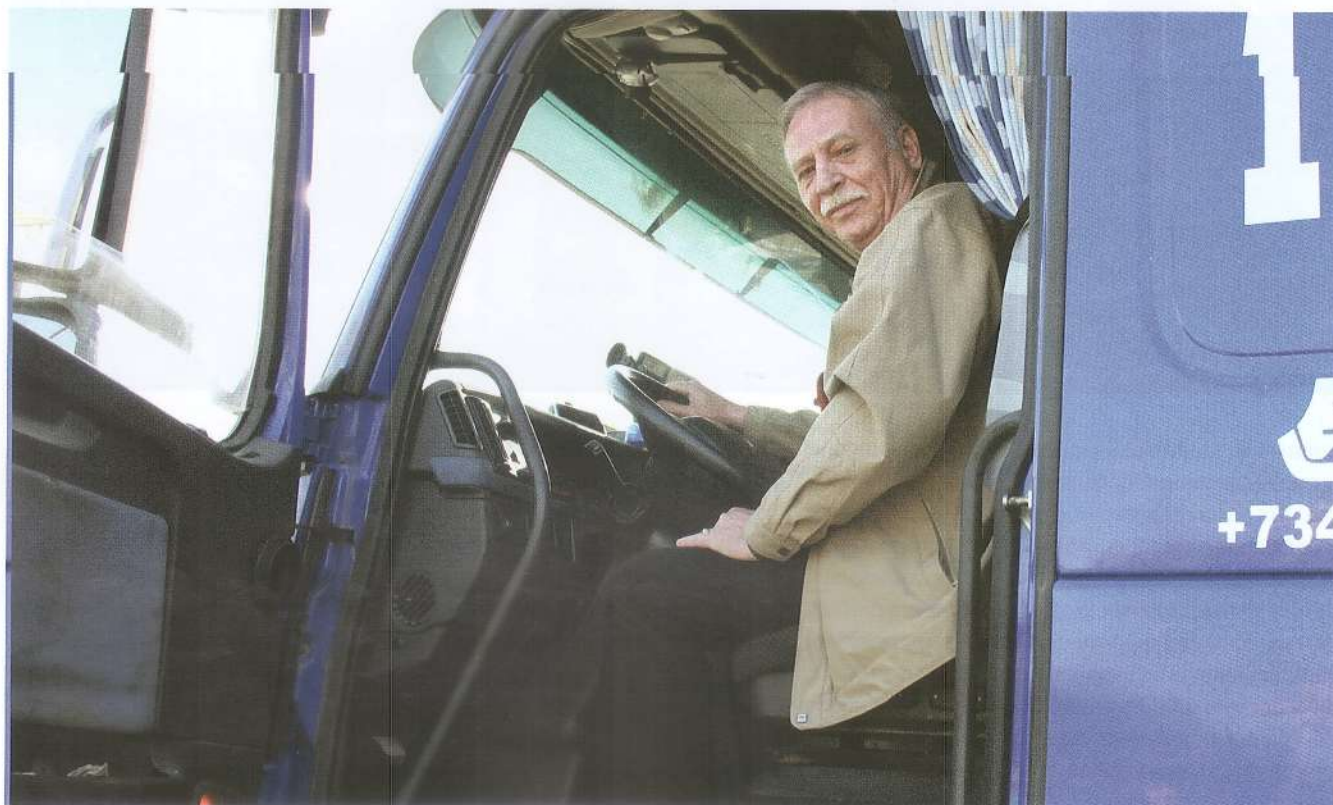
(ОАО «Лорри», Екатеринбург, генеральный директор Ю. Ступак)

Несомненно, героями дня стали две команды «Лорри», завоевавшие сразу 2 приза. Все уральские водители показали отличные результаты, заняв 3-5 и 8-е места в личном зачете! Победители конкурса в личном и командном зачете получили достойные награды: автомобили Hyundai Getz и Skoda Fabia, занявшие вторые места – по скутеру, третьи – спортивные велосипеды. Всем призерам также были вручены памятные кубки, медали, дипломы от Ассоциации и специальные призы от спонсоров конкурса. Все водители – финалисты конкурса были отмечены именными памятными дипломами и сувенирами от АСМАП.

Оргкомитет конкурса «АСМАП-Профи 2010» выразил глубокую признательность члену Правления АСМАП Е. Попову и коллективу филиала АСМАП по Калининградской области под руководством А. Егорова за организацию финальных соревнований конкурса.

Контрольный рейс

Руководители транспортных компаний АСМАП нередко сами сажаются за руль автопоезда и отправляются в рейс, чтобы получить самую достоверную информацию обо всех проблемах, с которыми сталкиваются водители.



А. Камчатова, фото А. Трахтенберга

Уральское автопредприятие «Лорри», удостоенное в прошлом году звания «Лучший перевозчик СНГ», хорошо знакомо нашим читателям (см. «МАП» №№ 2 и 5 за 2009 г.). Его генеральный директор, член Правления АСМАП Ю. Ступак в июле-августе совершил два подряд таких «контрольных рейса», оба из Германии в Екатеринбург.

Маршрут первого из них пролегал из Бергклена через Киль, паромом на Клайпеду, затем из Литвы в Латвию, через Себеж (АПП «Терехово»), Великие Луки, Москву, Нижний Новгород, Казань и Пермь. Путь из Европы до Урала не близкий, поэтому, получив на заводе Schmitz в Альтенберге новые полуприцепы, их загрузили и оформили TIR-карнеты на груз и полуприцепы соответственно. Вообще-то, Ю. Ступак давно пытается решить проблему загрузки новых автопоездов после

получения их с европейских заводов, исключив таким образом лишних 5 тыс. км порожнего пробега до места регистрации машин, но... С точки зрения таможни вполне допустимо оформить книжки МДП на груз, тягач, полуприцеп и отчитаться в таможне назначения за каждый товар. И даже карточку допуска можно оформить с указанием VIN автомобиля, но это на российской территории. А транспортная инспекция Германии, Польши и Беларуси использовать для доставки груза автопоезда с транзитными номерами не позволяет. Полуприцеп – пожалуйста, но тягач без регистрационных номеров своей страны нельзя.

Но мы отклонились от темы.

– В Себеже я не был 4 года, – рассказывает Ю. Ступак, – и увиденное на АПП произвело на меня неизгладимое впечатление. Оказывается, рядовой таможенный инспектор на границе дол-

жен ввести информацию об автопоезде и грузе в 12 (!!!) разных компьютерных программ, открывая их последовательно. На это уходит примерно час. Естественно, большая часть вносимых данных дублируется, но каждый департамент ФТС желает иметь оперативную информацию. Поэтому по плану в сутки 12 инспекторов должны пропустить через АПП 150 машин. 4 года назад 6 инспекторов пропускали ежедневно 480 автомобилей...

В общей сложности при перемещении из Латвии в Россию ожидание въезда в зону таможенного контроля заняло 26 часов.

– Необходимо ставить вопрос, что декларируемое таможней и прочими службами сокращение времени на оформление документов – фикция. На самом деле потери на границе очень большие, неприемлемо большие.

Второй рейс с участием гендиректора «Лорри» проходил по традиционному сухопутному маршруту через Польшу и Беларусь. Но здесь, как говорится, «жизнь налаживается».

– За счет использования электронного уведомления о прибытии автопоезда, которое делают логисты «Лорри», удалось сократить время прохождения погранперехода под Брестом с прежних восьми часов до двух, – сообщил Ю. Ступак. – Водитель при загрузке отправляет факсом документы на предприятие, здесь оформляют предварительное электронное уведомление и отправляют его в Брест. Мы заключили договор с «Белтаможсервисом», и оформление теперь производится значительно быстрее и обходится на 10% дешевле.

Одна беда – на терминале в Бресте на асфальте отсутствует разметка, поэтому автопоезда паркуются хаотично, и порой, оперативно оформив документы, водитель не сразу может уехать.

Следующая остановка – Красное. Первое,

что бросается в глаза – в 2 окошка, к инспекторам – очереди. К брокерам очередей нет. Оформить у них предварительное уведомление можно за 1 тыс. руб. Но лучше сделать это бесплатно, заранее, на официальном сайте ФТС России <http://www.customs.ru>.

– При въезде на стоянку в Красном нужно заплатить 250 руб. – говорит Ю. Ступак, – за эти деньги автопоезд может там находиться 2 часа. Если за это время водитель не успеет обойти все будки-вагончики, в которых располагаются контрольные службы, чтобы оформить необходимые документы, за каждый последующий час придется доплатить еще по 200 руб.

Цены «драконовские», ведь обычная плата за стоянку, где автопоезда останавливаются для отдыха и ночлега, составляет в среднем 150 руб. за ночь, но там есть душ, кафе, АЗС и прочие удобства!

Проверка, проводившаяся органами прокуратуры по запросу АСМАП, подтвердила легитимность нахождения платной стоянки в зоне таможенного контроля, тем не менее работа над решением этой проблемы продолжается.

Генеральный директор «Лорри» отметил также, что состояние дорожного покрытия на федеральных трассах по-прежнему крайне неудовлетворительное. Хотя в Свердловской области дороги стали лучше, в Пермском крае магистрали как стиральная доска, и средняя скорость передвижения по ним не превышает 40 км/ч. Как быть, если срок доставки груза от Москвы до Екатеринбурга, а это 700 км, составляет 72 часа?

Словом, нерешенных проблем хватает, и хотя АСМАП в сотрудничестве с Минтрансом, ФСНТ, ФТС и другими ведомствами в последнее время по ряду вопросов удалось добиться улучшения ситуации, для повышения конкурентоспособности российских международных перевозчиков предстоит сделать еще очень много.



Во имя безопасности

Расширенное заседание Коллегии Министерства транспорта РФ «О ходе реализации мер по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов на автомобильном и городском пассажирском транспорте» состоялось 29 июня 2010 г. под председательством министра транспорта РФ И. Левитина и с участием заместителя Председателя Правительства Российской Федерации С. Иванова и заместителя председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике, предпринимательству и собственности В. Федорова. В работе коллегии приняли участие президент, руководство Администрации и члены Правления АСМАП.



А. Камчатова, фото автора

С докладом «О ходе реализации мер по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов на автомобильном и городском пассажирском транспорте» выступил заместитель министра транспорта РФ Н. Лямов.

Он отметил, что на Минтранс возложено осуществление государственной политики — нормативно-правовое регулирование. Практическая же деятельность по перевозкам пассажиров и грузов возложена на субъекты федерации и органы местного самоуправления. Однако в ряде случаев организация перевозочной дея-

тельности осуществляется на недостаточно высоком профессиональном уровне.

Серьезную проблему представляет большое количество перевозчиков, осуществляющих пассажирские перевозки под видом заказных по тем же маршрутам с такой же категорией пассажиров, что и регулярные, но вне расписания и с меньшей стоимостью проезда. Они составляют серьезную конкуренцию зарегистрированным перевозчикам. Вступление в силу 294 Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» ввело норму обязательного уведомления каждого нового перевозчика о начале предпринимательской деятельности. Но на практике получилось, что в сфере пассажирских межрегиональных перевозок появились сотни новых операторов. В то же время уведомили территориальные органы Ространснадзора о начале перевозочной деятельности лишь несколько десятков из них.

Аналогичная ситуация с исполнением 294 Федерального закона сложилась и в грузовых перевозках транспортными средствами, общая масса которых превышает 3,5 т. А это львиная доля грузовых перевозок.

Так, например, в мае-июне контрольно-надзорными органами (Ространснадзор, ГИБДД, прокуратура) проводились проверки организации грузовых перевозок на строительстве Олимпийских объектов в Сочи. В их ходе выявлено, что 85% проверенных операторов грузовых



перевозок работают без подачи уведомлений и не имеют разрешения на предпринимательскую деятельность.

По мнению заместителя министра, основной причиной такого положения дел является отсутствие административной ответственности за неисполнение положений указанного закона. Недоработки при написании того или иного правового акта создают лазейки для ухода перевозчика в «тень»: ухода от законной регистрации, налогообложения и государственного контроля.

Главная задача органов исполнительной власти субъектов, местного самоуправления должна быть в создании экономически выгодных условий для добросовестных перевозчиков: выгодная тарифная политика и гарантия допуска на постоянной основе на рынок транспортных услуг. В качестве примера Н. Лямов привел предложение ОАО «Государственная лизинговая компания» направить 1,5 млрд руб. из средств уставного капитала на приобретение автомобилей для нужд международных перевозчиков.

Он отметил, что функции по практическому исполнению мероприятий транспортной безопасности на автомобильном транспорте в настоящий момент возложены на Федеральное Дорожное агентство. Однако вопросами транспортной безопасности в отрасли и по сути, и по функциям должны заниматься автомобилисты. Сегодня у автомобилистов нет единого федерального органа, который осуществлял бы исполнение государственных услуг в сфере автотранспорта, включая полный объем работ по обеспечению транспортной безопасности.

Помимо вопросов безопасности, участники коллегии обсудили предложение о возможности создания в России Федерального агентства автомобильного и городского пассажирского транспорта.

Заместитель министра транспорта РФ для повышения уровня безопасности перевозок предложил обратиться к зарубежному опыту и при-

менить у нас в стране ряд принятых на Западе форм регулирования транспортной деятельности. Необходима гармонизация транспортного законодательства в тех областях, где идет прямое пересечение интересов перевозчиков из разных стран. Необходимы научно-исследовательские работы по определению степени эффективности и возможных последствий переноса в российскую среду иностранных нормативных актов. Эти работы нужно проводить безотлагательно, с учетом не только сегодняшнего, но и завтрашнего дня.

Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации С. Иванов в своем выступлении отметил, что проблемы, связанные с организацией движения, состоянием дорог и ответственностью участников дорожного движения пока не нашли системного разрешения. Он отметил, что Правительство четко определило сферу ответственности органов исполнительной власти в области организации дорожного движения и призвал в полном объеме выполнять эти функции.

По итогам совещания у Президента РФ Д. Медведева по вопросам безопасности дорожного движения в августе прошлого года даны поручения федеральным органам исполнительной власти по подготовке проектов законодательных и иных нормативно-правовых актов, направленных на устранение «узких мест» в этой сфере.

С. Иванов также отметил необходимость повышения качества профессиональной подготовки водителей и широкого внедрения инновационных информационных технологий, в первую очередь систем спутниковой навигации ГЛОНАСС, и проведения комплекса мероприятий для внедрения тахографов.

В процессе обсуждения направлений работы с предложениями по совершенствованию нормативно-правовой базы в части безопасности обеспечения перевозок выступил член Правления АСМАП, генеральный директор «Совавто-Петербург» В. Лазарян.

Президент АСМАП Е. Москвичев в своем выступлении призвал упорядочить допуск к перевозкам пассажиров и грузов и предложил применять зарубежный опыт и международные стандарты подготовки и переподготовки водителей внутри Российской Федерации.

Подводя итоги заседания коллегии, министр транспорта И. Левитин попросил ее участников в течение 2 недель дать предложения и замечания по проекту решения в части целесообразности создания Федерального агентства автомобильного и городского пассажирского транспорта как регулятора коммерческой деятельности, не имеющего, в отличие от других видов транспорта, федеральной собственности, чтобы не допустить появления новых барьеров для бизнеса.

Хорошо стоим!

У автомобильных пунктов пропуска появился новый собственник. Станет ли он более эффективным? Уйдут ли в прошлое многокилометровые очереди на границе?



О Росгранице

Федеральное агентство по обустройству Государственной границы Российской Федерации (Росграница) образовано в 2007 г. и является уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики, нормативно-правовому регулированию, управлению государственным имуществом, оказанию государственных услуг в сфере обустройства Государственной границы РФ. На Росграницу возложены также функции создания, развития и обеспечения деятельности пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации и мест пересечения Государственной границы Российской Федерации, а также функции государственного заказчика в этой сфере.

Финансирование обустройства Государственной границы осуществляется за счет средств, предусмотренных ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2003–2011 годы)».

В. Романова, фото автора и Н. Панова

В конце 2008 г. Правительство РФ делегировало полномочия по реализации Федеральной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации (2003–2011 годы)» Федеральному агентству по обустройству Государственной границы (Росгранице). В кратчайшие сроки специалистами агентства под руководством Д. Безделова были проведены мониторинг и паспортизация более 420 пунктов пропуска, запланированы к закрытию около 80 недействующих погранпереходов, там, где это необходимо, открыты новые. Разработан и уже находится на согласовании с компетентными органами проект новой ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2012–2017 годы)», оперативно соз-



НЕПРАВИЛЬНО ЖДАТЬ, КОГДА
ГОСУДАРСТВО РЕШИТ ВСЕ ПРИГРАНИЧНЫЕ
ПРОБЛЕМЫ. ВЗВАЛИВАТЬ ИХ ТОЛЬКО
НА БИЗНЕС – ТОЖЕ НЕ ВЫХОД. ПРИШЛО
ВРЕМЯ ЦИВИЛИЗОВАННЫХ ФОРМ
ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ. /Д. БЕЗДЕЛОВ/

дана сеть региональных органов, проведена работа по передаче имущества АПП от ФТС и частных собственников на баланс подведомственной Росгранице организации ФГУ «Росгранстрой».

Во всей этой деятельности есть одно очень важное новшество: при агентстве и его территориальных управлениях созданы Общественные советы, в рамках которых государство впервые советуется с участниками ВЭД по закрытой прежде теме обустройства государственной границы. Только в июне текущего года состоялось два мероприятия с привлечением общественности – расширенная коллегия Росграницы и первая международная конференция, посвященная современному управлению границей.

Активно сотрудничает с федеральным агентством и АСМАП. В состав Общественного совета при центральном аппарате Росграницы от Ассоциации входят заместитель генерального директора Е. Судаков и руководитель департамента организации перевозок П. Павлюк, в состав региональных Советов – практически все руководители филиалов и представительств АСМАП. Эксперты из Администрации и компаний–членов Ассоциации выезжали вместе со специалистами Росграницы на АПП для оценки их состояния и пропускной способности. АСМАП как организация, в которой аккумулируется многолетний опыт осуществления международных автоперевозок, помогает специалистам Росграницы определить и в перспективе ликвидировать те узкие места, которые осложняют работу перевозчиков.

Вместе в светлое будущее

В рамках действующей ФЦП «Государственная граница Российской Федерации

(2003-2011 годы)» реконструированы такие, например, автомобильные пункты пропуска, как «Верхний Ларс» на границе с Грузией, «Крупец», «Троебортное», «Бугаевка» – с Украиной, «Чернышевское» – с Литвой, а также автомобильно-железнодорожный паромный комплекс в морском порту Усть-Луга. В процессе обустройства – АПП «Краскино», «Адлер», «Пограничный», «Мамоново».

Концепция новой ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2012–2017 годы)» предусматривает обустройство и реконструкцию свыше 60 автомобильных пунктов пропуска. По словам начальника Управления государственной политики в сфере обустройства государственной границы Е. Китовой, в приоритете – объекты пограничной инфраструктуры на морских участках госграницы в Арктическом и Тихоокеанском регионах, сухопутных участках границы с Китаем, Монголией и Украиной. Отдельное внимание будет уделено Северо-Западному направлению. При строительстве новых и модернизации существующих пунктов пропуска предусмотрено широкое применение инновационных технологий.

До сих пор все работы по обустройству АПП проводились за счет госбюджета. Однако в ответах на вопросы редакции «МАП» руководителя Росграницы Д. Безделова и руководителя Росгранстроя О. Мотова прослеживается четкая линия на привлечение негосударственных инвесторов. **Государство на федеральном уровне приглашает бизнес к участию и софинансированию проектов.** Примеры вложения бюджетных средств в техническое оснащение зданий и сооружений, возведенных за счет внебюджетных источников, уже существуют – это Морской фасад Санкт-Петербурга, терминалы в аэропортах Шереметьево, Сочи, Владивостока, Хабаровска и пр. Государственно-частное партнерство планируется и при реконструкции автомобильных пунктов пропуска.

...Кризис остался позади, по всем прогнозам объемы ВЭД будут только возрастать, и традиционная в осенние месяцы активизация

Автомобильный логистический накопитель МАПП «Троебортное» (вариант)



Автомобильный логистический накопитель (принципиальная схема)



Автомобильный логистический накопитель (АЛН) — это оборудованный участок территории, находящийся в непосредственной близости от пункта пропуска или примыкающий к нему. Инфраструктура АЛН обеспечивает организованный прием и размещение автотранспорта для ожидания пересечения Государственной границы, выпуск его на АПП по электронной очереди, а также оказание различного вида услуг.

внешнеэкономической деятельности может привести к появлению больших очередей на границе. Действующие мощности АПП, несмотря на предпринимаемые государством в последние годы усилия, не могут обеспечить беспрепятственный проезд на территорию сопредельных стран. Уже в текущем году наши автопоезда простаивали при въезде в родную державу сутки, а то и двое (40–50 час. на МАПП «Терехово–Бурочки», 30 час. — на «Гребнево–Убылинка», от 15 до 30 час. — на «Ваалимаа–Торфяновка», «Нуйямаа–Брусничное», «Койдула–Куничина гора», «Лухамаа–Шумилкино»). Это огромные потери для малого и среднего бизнеса, который не может замораживать большое количество оборотных средств, а потому заинтересован в скорейшей доставке грузов.

Что же предлагает Росграница для нормализации ситуации с простоями?

Так все-таки «шашечки» или ехать?

На сегодняшний день практически все федеральное имущество автомобильных пунктов пропуска передано на баланс ФГУ «Росгранстрой», и в значительной степени именно от этой организации зависит, как будет развиваться ситуация с «пробками» на АПП. Строительство, модернизация и техническое оснащение АПП, внедрение передовых технологий, организация

движения и обустройство приграничных территорий — всем этим заведует «Росгранстрой».

Есть надежда, что часть проблем, связанных с пересечением автомобильным транспортом госграницы, — отсутствие элементарных бытовых условий и сервисных услуг, одностороннее движение на подъездах к АПП и др. — в предстоящие семь лет будут разрешены. Интересную информацию представил в своем докладе на расширенной коллегии Росграницы О. Мотов. По его словам, в пределах приграничной территории будут строиться автомобильные логистические накопители (АЛН). Согласно предлагаемой схеме работы, при въезде в накопитель автотранспорт автоматически регистрируется и проезжает на парковку для ожидания своей очереди. На такой стоянке водитель сможет пообедать, переночевать, принять душ, помыть машину, провести техобслуживание, воспользоваться банковскими, почтовыми услугами и Интернетом.

Вот только избавят ли АЛН перевозчиков от основной проблемы — многокилометровых очередей? С этим и другими вопросами редакция «МАП» обратилась к **руководителю Росгранстроя О. Мотову.**

— Олег Владимирович, большинство пунктов пропуска строились давно, не были рассчитаны на современную интенсивность грузопотоков и сегодня явно с ними не справляются. У перевозчиков огромная надежда, что Росграница исправит ситуацию. Расскажите, пожалуйста, какие именно планируются изменения, которые позволят без проволочек пересекать Государственную границу?

— Для начала хочу сказать, что мы достаточно плотно работаем с АСМАП — участвуем в работе Общественного Совета, приглашаем экспертов Ассоциации для консультаций, потому что именно их доводы — те маяки, по которым стоит ориентироваться при улучшении качества работы пунктов пропуска. Структурированную позицию по внешнеэкономической деятельности и грузообороту сегодня вряд ли кто-то сможет представить лучше, чем АСМАП.

Теперь собственно о трудностях, связанных с проблемами очередей и пропускной способности АПП. Росграница с помощью Общественных советов, территориальных управлений, силами сотрудников филиалов ФГУ «Росгранстрой» активно проводит мониторинги АПП с целью выяснения причин простоев. Результат всей работы по пунктам пропуска — это создание проекта новой ФЦП — пятилетней программы, в которую войдут мероприятия, связанные с обустройством и техническим оснащением пунктов пропуска.

Хочу отметить, что до сих пор не велось практически никакой деятельности по развитию приграничных территорий. Мы обратили на это при-



стальное внимание, и учитывая новые реалии — интенсификация ВЭД, простои, — во многих случаях видим их обустройство как одно из решений, которое, безусловно, нельзя назвать панацеей. Одновременно необходимы реконструкция пунктов пропуска, увеличение их пропускной способности, применение всех новейших технологий, позволяющих сократить время досмотра

О Росгранстрое

Федеральное государственное учреждение «Дирекция по строительству и эксплуатации объектов Росграницы» (ФГУ «Росгранстрой») создано распоряжением Правительства РФ и является подведомственной организацией Росграницы.

Росгранстрой реализует комплекс мероприятий, необходимых для организации пограничного, таможенного и иных видов контроля в пунктах пропуска и местах пересечения Государственной границы, а также для осуществления федеральными органами исполнительной власти полномочий в сфере защиты и охраны Государственной границы Российской Федерации. Имеет сеть филиалов в регионах РФ.

Росгранстрой определен заказчиком-застройщиком по объектам Росграницы.

Главные цели деятельности ФГУ «Росгранстрой» — создание нового облика пунктов пропуска, обеспечение бесперебойного их функционирования, оснащение пунктов пропуска современными технологическими средствами и системами, направленными на повышение уровня безопасности Государственной границы, увеличение пропускной способности пунктов пропуска, развитие приграничной инфраструктуры.

автомобиля контрольными органами и скорейший, в итоге, пропуск транспорта на сопредельную территорию.

Но тем не менее мы считаем, что в сложившихся обстоятельствах наша задача – сделать ситуацию цивилизованной, управляемой. Поэтому возник проект строительства автомобильных логистических накопителей. Их непосредственное предназначение – убрать большегрузный транспорт с дороги.

– Конечно, это прекрасно – цивилизовать очередь, но задача международного автоперевозчика – не стоять в накопителе, а проехать побыстрее и вовремя доставить груз. Скажите, пожалуйста, какие технологии планируется внедрить, чтобы автомобиль не задерживался надолго на АПП? Например, как будет реализован принцип «одного окна», планируется ли «зеленый коридор» и т.п.

– Вопросы, которые вы задаете, – «зеленый коридор», «одно окно», выборочный досмотр, сканирование грузовиков – находятся в сфере государственной политики. Ведь пункт пропуска – это же не только отметки в документах, он работает также в режиме защиты Государственной границы, защиты от контрафактных, контрабандных товаров. И в этом есть определенная проблематика. Мы изучили мировой опыт и хотели бы применить, например, автоматическое считывание номеров, различные технологии по грузам. Большую помощь должны оказать таможенные технологии, которые планирует к внедрению ФТС. Но есть такие АПП, пропускная способность которых не соответствует сегодняшним реалиям, как бы быстро не работали контрольные органы. Эти АПП будут входить в федеральную целевую программу на 2012–2017 гг. и в соответствии с ней подвергаться реконструкции. А пока мы хо-

тим позаботиться о водителе. Он будет находиться на охраняемой площадке, у него будет доступ к медицинской помощи, к горячему питанию, при необходимости и к техническому обслуживанию – в общем, к нормальным человеческим условиям.

– Есть ли уже нормативная база под строительство накопителей?

– Конечно, мы ее уже подготовили, в настоящее время согласуем с Минэкономразвития. Надеюсь, что в ближайшее время мы сумеем запустить один-два пилотных проекта для того чтобы определить, учитывая мнение участников ВЭД, насколько это удобно, что имеет смысл поменять, какие возникают технологические сложности.

При строительстве АЛН мы планируем реализовать государственно-частное партнерство в виде концессионных соглашений. Со стороны государства в этом ГЧП будут выступать в том числе и субъекты Федерации, губернаторы, которые уже сегодня проявляют к АЛН повышенный интерес, поскольку строительство накопителей снизит криминогенность обстановки и даст новые рабочие места.

– Олег Владимирович, расскажите, пожалуйста, как будет организовано движение транспорта в АЛН?

– На въезде в накопитель водитель нажимает кнопку на специальном устройстве и автоматически получает электронный билет с номером очереди. После чего проезжает на парковку и ждет, когда на электронном табло высветится его номер. Это и будет сигналом для въезда в пункт пропуска. За время ожидания он может получить комплекс сервисных услуг. Таким образом мы избежим «столпотворения» на самом АПП. Пункт пропуска технологически связан с АЛН, и инспектора прекрасно видят, сколько машин находится в накопителе. По нашему глубокому убеждению, оформление транспортных средств в режим временного вывоза и проставление многочисленных штампов для въезда в собственную страну тоже должны производиться не на пунктах пропуска, а в накопителях, а еще лучше – в электронной форме до выезда машины. Главное, чтобы, прибыв на пункт пропуска, вы могли подать заранее заготовленный полный пакет документов.

– Нужно ли будет платить за въезд в накопитель?

– Нет, въезд бесплатный.

– Эстония ввела такую услугу как предварительное платное бронирование места в очереди. И это вызывает много споров.

– Мы считаем, что накопитель должен быть бесплатным в принципе, как и пункт пропуска. По плану, на въезде ведется видеорегистрация. Прибывающие получают талон с номером очереди, и его нельзя продать, потому что два девятых вагона могут быть только у Жванецкого. Если че-



ловек «проспал» свой талон, например, пообедал, когда на табло высветился его номер, ему придется повторно взять талон и снова ждать.

– **А если очереди нет, въезд в АЛН будет обязательным?**

– Полагаю, что да, иначе мы опять придем к проблеме возвращения очередей при пунктах пропуска. АЛН – это элемент цивилизованного пересечения государственной границы. Располагаться они будут рядом с дорогами, никакого лишнего километража не набегит. Строиться накопители будут не везде, а только там, где есть проблемы со скоростным пропуском. На Северо-Западном направлении, на российско-украинской границе без АЛН, я считаю, не обойтись.

– **Зачастую в очередях стоит порожний транспорт...**

– Я надеюсь, что порожний транспорт будет пропускаться по отдельному коридору. Такое положение рассматривается.

– **Легковые автомобили и автобусы тоже должны заезжать в АЛН?**

– Да, но легковой транспорт и грузовики будут разделяться по зонам и оформляться в разных очередях, для каждой из которых предусмотрено отдельное табло.

– **А как, например, будет осуществляться весо-габаритный контроль? В облик современного АПП не вписываются палки с колесиком в качестве оборудования. Будут ли предусмотрены считывающие рамки?**

– Мы планируем достаточно много нового высокотехнологичного оборудования. Возможно, это будет весовое оборудование, регистрация номеров, считывающие устройства для паспортов, ускоренное сканирование. При реконструкции АПП увеличится количество окошек, а также въездных и выездных путей.

– **Но пока вы планируете строить АЛН. Значит ли это, что технологии – в далеком будущем?**

– Нет, не в далеком будущем. На сегодняшний день мы работаем по вопросу создания нового пункта пропуска. Эти две задачи – АЛН и новый облик пункта пропуска – параллельные, а не взаимозаменяемые. Причем новый облик АПП – это не новое здание, а, как Вы и говорите, технологии. При реконструкции мы будем применять разные подходы в зависимости от существующей инфраструктуры и других факторов. Ведь каждый пункт пропуска в определенном смысле неповторим – в силу своего географического положения, климатических условий, интенсивности потока. Мы обобщили западный опыт, проехали множество стран, максимально осмотрели их пункты пропуска, изучили технологии, разработанные нашими отечественными компаниями, подготовили предложения. Теперь



все наши планы должны быть согласованы тремя ведомствами.

– **Какие пункты пропуска планируются к реконструкции в первоочередном порядке?**

– Подробного ответа я Вам пока не дам. На сегодня это прежде всего МАПП «Адлер», российско-украинская граница, северо-западное направление. Точные планы будут известны после решения Правительства РФ о принятии ФЦП, которое по сути будет решением о финансировании соответствующих работ. Но уже сейчас мы частично приступаем к реконструкции там, где ситуация крайне плохая, потому что понимаем, насколько это важно.

Найти механизмы взаимодействия

В конце июня в московском Центре международной торговли состоялась I международная конференция «Современное управление границей. Новый этап развития логистической инфраструктуры России», организованная при непосредственном участии отраслевых ассоциаций, входящих в состав Общественного совета при Росгранице. Событие неординарное – это первый доверительный разговор о проблемах границы, впервые при официальной поддержке Федерального Агентства по обустройству государственной границы РФ на открытой площадке состоялся диалог, в котором прозвучал призыв к бизнесу участвовать в государственных проектах обустройства госграницы.

В конференции приняли участие более 100 делегатов, представляющих государственные контролирующие органы, общественные организации, международные компании и ассоциации.

Открывая заседание, председатель Общественного совета при Росгранице Н. Титюхин



отметил, что сегодня впервые можно говорить о России как о глобальной транзитной логистической системе, в которой начинают создаваться эффективные пункты пропуска. Однако всем участникам транспортно-логистического рынка России – от контролирующих органов до предпринимателей – потребуется открытый диалог. Руководитель Росграницы Д. Безделов сообщил, что несмотря на огромный транзитный потенциал России, ежегодно в обход идет транзитных грузов на сумму 300–600 млрд долл. «Это, в частности, происходит потому, что пограничная инфраструктура находится в ужасающем состоянии», – сообщил он на состоявшемся в рамках мероприятия пресс-брифинге. – Смысл сегодняшней конференции – найти механизмы взаимодействия государства и бизнеса для ее обустройства».

По словам Д. Безделова, чтобы улучшить ситуацию с пунктами пропуска, необходимо изменить структуру капитальных вложений: средства в первую очередь должны направляться туда, где наибольший грузо- и пассажиропоток.

Безусловно, заставит задуматься государственных органы информация, представленная экспертом IRU Е. Анфимовой. По итогам проекта NELTI вырисовывается следующая картина: сегодня 30% фрахта при международных автоперевозках – это взятка на границе, и 40% времени рейса водитель проводит в пунктах пропуска. По подсчетам IRU, от строительства новой автомагистрали эффект в плане скорости доставки груза будет точно таким же, как и от снятия административных барьеров в пунктах пропуска.

Участники конференции с интересом выслушали доклад Е. Судакова, который отметил исключительную важность для международных автоперевозчиков всех обсуждаемых вопросов. «Мы стремимся максимально эффективно ис-

пользовать каждый час своего рабочего времени», – сказал он. – К сожалению, одним из наиболее болезненных для нас барьеров остается высокий уровень простоев на погранпереходах».

Среднее время ожидания на въезд в Российскую Федерацию (часы простоя в расчете на одно транспортное средство) постоянно возрастало и в 2008 г. составляло 11,5 час. Потери российских перевозчиков на ожидание въезда в режимную зону по наиболее напряженным 13 пунктам пропуска на территории РФ в 2008 г. составили около 184,6 млн долл. США. В 2009-м по понятным причинам простои снизились, однако объемы перевозок начинают постепенно расти. Хотелось бы, чтобы простои не росли вместе с ними.

Е. Судаков изложил те предложения, которые, по мнению АСМАП, помогут сократить время ожидания, обеспечивая при этом необходимую безопасность и качество контроля.

АСМАП предлагает:

Первое. Увеличить число въездных, выездных полос движения на наиболее загруженных пунктах пропуска, чтобы организационно разделить потоки транспортных средств, более того – создать «зеленый коридор». Сегодня в одной очереди вынуждены стоять легковой транспорт, автобусы, порожние и груженные автопоезда.

Второе. Оснастить автомобильные пункты пропуска современными контрольно-измерительными комплексами и информационно-аналитическими системами, позволяющими обеспечить качественный контроль в значительной степени без непосредственного контакта инспекторов с водителями.

Третье. Ускорить разработку Межведомственной информационной аналитической системы (МИАС), учитывая международный опыт применения аналогичных систем, а также внедрить

современные весо- и габаритоизмерительные комплексы, позволяющие в автоматизированном режиме проводить контроль транспортных средств.

Ознакомление с работой пунктов пропуска на польско-белорусской (МАПП «Корошин») и финской (МАПП «Ваалимаа») границе показало, что внедрение современных электронных технологий, позволяющих применять принцип «одной остановки» и «одного окна», кратно сокращает время на проведение контрольных процедур. При этом ведется учет нахождения автомобиля на АПП и его оформление каждой службой, исключая человеческий фактор при взаимодействии водителя и инспектора, и тем самым – коррупционные действия отдельных инспекторов.

Четвертое. Оптимизировать перечни выполняемых на АПП действий контрольных органов, и прежде всего таможенных, а именно:

- рассмотреть возможность переноса основных контрольных операций в таможню назначения (за последние 3 года при ежегодном осуществлении свыше 1 млн перевозок по процедуре МДП количество выявленных нарушений таможенного законодательства составило не более десятка);

- уменьшить перечень параметров, подлежащих таможенному контролю, ограничив его непосредственно теми, которые влияют на безопасность.

Пятое. Обеспечить четкую координацию действий всех участников реконструкции АПП и строительства дорог на подъездах к ним. К примеру, на МАПП «Забайкальск–Маньчжурия» проводятся работы по реконструкции, срок завершения которых – 2010 г. Пропускная способность пункта пропуска увеличится более чем в 3 раза и составит по грузовым автомобилям 1000 авт./сут. Однако потоки грузового, легкового транспорта и автобусов разделены, для грузовиков обустроены специальные зоны контроля, отдельный въезд со стороны КНР и выезд в РФ. Однако участок дороги, соединяющий выезд грузовиков из пункта пропуска и федеральную автодорогу А-166 «Чита–Забайкальск» (находится на балансе Администрации Забайкальского края), до настоящего времени даже не спроектирован.

Вызывает беспокойство затягивание начала реконструкции МАПП «Торфяновка», которое планировалось уже в текущем году. При этом работы по строительству и реконструкции автодорог на подъездах к этому пункту пропуска, проводимые Росавтодором, осуществляются в строгом соответствии с намеченными и согласованными с ФТС России и финляндской стороной планами.

Предложения АСМАП, озвученные Е. Судаковым, получили отклик у участников конференции, и есть надежда, что они будут учтены при реализации государственной политики и поспособ-



ОДНИМ ИЗ НАИБОЛЕЕ БОЛЕЗНЕННЫХ
ДЛЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ БАРЬЕРОВ
ОСТАЕТСЯ ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ
ПРОСТОЕВ НА ПОГРАНПЕРЕХОДАХ.
СОГЛАСНО РАСЧЕТАМ, ПРИ СОКРАЩЕНИИ
ВРЕМЕНИ ОФОРМЛЕНИЯ ГРУЗОВ И
АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА 5
МИНУТ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ
ПУНКТА ПРОПУСКА УВЕЛИЧИТСЯ
НА 25%. /Е. СУДАКОВ/

ствуют приданию современного облика пунктам пропуска и увеличению среднего пробега российских автопоездов с сегодняшних 300–400 км/сут. до 700–800 км/сут., как в соседних странах Европы.

Редакция благодарит А. Воронина за помощь в подготовке материала.

Новый Визовый кодекс

Вступил в силу долгожданный кодекс Шенгенского сообщества о визах. Что изменится для автоперевозчиков в связи с его введением?



И. Кузнецова

Шенгенское соглашение об отмене паспортного и таможенного контроля в ряде государств Европы действует уже более 25 лет. В последние годы была проведена большая работа по систематизации основных правил ЕС, касающихся единой (шенгенской) визы, и на свет появился Кодекс Шенгенского сообщества о визах. Этот детально разработанный документ вступил в силу 5 апреля 2010 г. и имеет обязательную юридическую силу для всех государств-членов Шенгенского пространства.

В Визовом кодексе предусмотрен ряд положений, обеспечивающих более эффективную по сравнению с прежними правилами защиту интересов граждан, оформляющих шенгенские визы. К ним относятся, например, такие:

- обязанность мотивировать отказы в визе;
- фиксированный размер консульского сбора, равный для российских граждан 35 евро – сумма меньшая, чем для граждан других стран;
- отмена приглашений при оформлении виз профессиональным водителям РФ;

- увеличение суммарного срока пребывания по многократным краткосрочным визам и продолжительности их действия (до 90 дней в полугодии);

- возможность получения двухгодичных и более виз при условии получения ранее нескольких годовых.

Ряд положений Шенгенского соглашения в Визовом кодексе прописаны более четко:

- срок оформления виз должен составлять 10 рабочих дней;
- срок действия загранпаспорта должен на три месяца превышать срок запрашиваемой визы;
- фотография, предоставляемая на визу, должна быть сделана не более 6 месяцев назад;
- обязательно предоставление медицинских страховых полисов;
- возможность аннулирования визы по заявлению владельца загранпаспорта.

Консульские учреждения европейских стран все шире применяют возможности, данные им Визовым кодексом, и российским гражданам остается только строго следовать предъявляемым при оформлении и использовании

виз требованиям.

Несмотря на прогрессивные новшества, работа над гармонизацией визовых отношений между Россией и Евросоюзом продолжается. Российская сторона намерена твердо отстаивать интересы своих граждан при осуществлении их законного права свободного передвижения.

Плюсы и минусы Визового кодекса ЕС

Надо учесть тот факт, что только с подписанием между Российской Федерацией и Европейским Сообществом Соглашения об упрощении выдачи виз профессиональные водители нашей страны получили действительно значимые послабления при оформлении виз. Теперь нет необходимости получать приглашения от конкретных иностранных фирм, значительно уменьшился пакет документов, величина консульского сбора стала равной для всех стран Евросоюза, срок получения визы шенгенских стран не может превышать 14 календарных дней. Такие четкие требования значительно облегчают процесс сбора документов и дают возможность более уверенно планировать транспортную деятельность предприятия.

Главным достижением на пути облегчения визовых процедур является прописанная в Соглашении Россия–ЕС и закреплённая в новом Кодексе возможность получения годовых многократных виз со сроком пребывания 90 дней в каждом полугодии. Максимальные сроки действия 5-летних виз также возможны, но только после получения нескольких годовых виз, которые должны быть оформлены согласно требованиям посещаемых стран, и при условии соблюдения сроков пребывания.

Однако не все так гладко. Визовым кодексом введена процедура оформления виз через визовые центры, что удлиняет срок их получения. Усилия руководства АСМАП направлены на использование альтернативной возможности обращения непосредственно в консульские учреждения, минуя визовые центры. Дочернее предприятие Ассоциации ООО «АСМАП-Сервис» добилось такой возможности при оформлении чешских, болгарских, итальянских и финских виз. Это экономит средства автоперевозчиков и исключает дополнительных посредников из цепочки организаций, осуществляющих процедуру оформления виз.

Впереди решение и других проблем – увеличение количества двухлетних виз, выдача виз с пребыванием не менее 90 дней в полугодии, отмена сдачи в консульские учреждения излишних документов (CMR, тахограмм и пр.), снятие ограничений пребывания за один рейс и т.п.

Некоторые европейские страны считают



ГЛАВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ НА ПУТИ ОБЛЕГЧЕНИЯ ВИЗОВЫХ ПРОЦЕДУР:

ВОДИТЕЛЬ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ
ГODOVYЮ MHOГOKPATHyЮ BИЗy
CO CPOKOM ПPEБЫBАHИЯ 90
дней в каждом полугодии;

ПРИ ОФОРМЛЕНИИ ВИЗЫ ВОДИТЕЛЮ НЕ
НУЖНО ПРЕДОСТАВЛЯТЬ ПРИГЛАШЕНИЕ:

ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ ВИЗ
СО СТОРОНЫ ВСЕХ СТРАН-ЧЛЕНОВ
ЕС ТЕПЕРЬ УНИФИЦИРОВАНЫ.

требования Визового кодекса рекомендательными, и в целях отстаивания интересов автоперевозчиков АСМАП широко использует любые возможности для контактов с иностранными партнерами по вопросу оформления виз профессиональным водителям. Представители Ассоциации Е. Судаков и И. Кузнецова активно работают в Российской части Комитета по наблюдению за выполнением Соглашения Россия-ЕС, многие предложения АСМАП находят поддержку в МИД РФ и отражены в Рекомендациях ЕС по применению Визового Кодекса ЕС.

Понимание автоперевозчиками необходимости строгого соблюдения Визового Кодекса также поможет в продвижении Российской Федерации на пути к безвизовому режиму с Европой.

Сколько стоит владение автомобилем?

В столице состоялась первая международная конференция, посвященная стоимости содержания легковых и коммерческих автомобилей. Ее цель – дать потребителю необходимую информацию для правильного принятия решения о приобретении того или иного транспортного средства.



В. Романова

Затраты на автомобиль не заканчиваются суммой, внесенной за него при приобретении. Топливо, страхование, сервисное обеспечение, лизинговые платежи и расчеты за кредит... Сколько же стоит быть счастливым обладателем автомобиля? Об этом говорили участники первой международной конференции «Автомобили глазами потребителей. Владение автомобилем: оценка специалистов и независимых экспертов». Мероприятие было организовано аналитической и консалтинговой компанией «АСМ-холдинг» и проходило с участием представителей автотранспортных союзов и ассоциаций, производителей подвижного состава и сопутствующих товаров, отраслевых СМИ.

На конференции обсуждались три сегмента рынка транспортных средств: легковые (от А до

Е класса) и легкие коммерческие (VW, Mercedes, Ford, Fiat, Газель) автомобили, среднетоннажные и тяжелые грузовики, автобусы. Прозвучало несколько очень интересных выступлений с результатами исследований, в частности, по легковым автомобилям и автобусам.

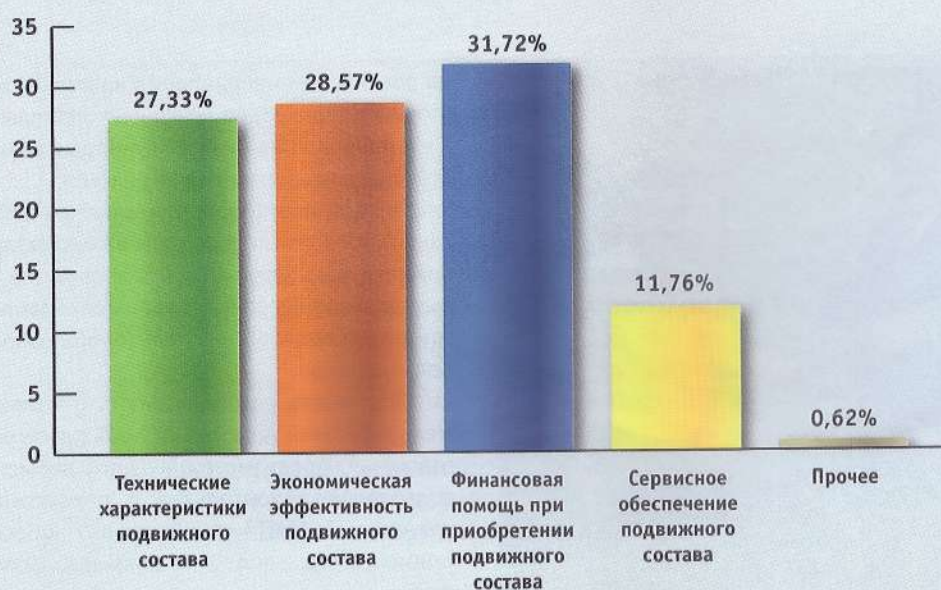
Говоря о тяжелых грузовиках, руководитель департамента информационных систем АС-МАП М. Низов обозначил основные позиции, влияющие на стоимость владения подвижным составом для международных автоперевозок. Он особо отметил, что критерии выбора соответствующего транспортного средства существенно отличаются от тех, которые предъявляются к покупке автомобиля для личного пользования, и прежде всего тем, что вложенные в такую покупку средства инвестируются в бизнес и должны приносить максимальную прибыль.

Какие же факторы влияют на выбор подвижного состава для международных автоперевозок? На основании опросов перевозчиков АСМАП был проведен соответствующий анализ и среди всех факторов выделено четыре основных:

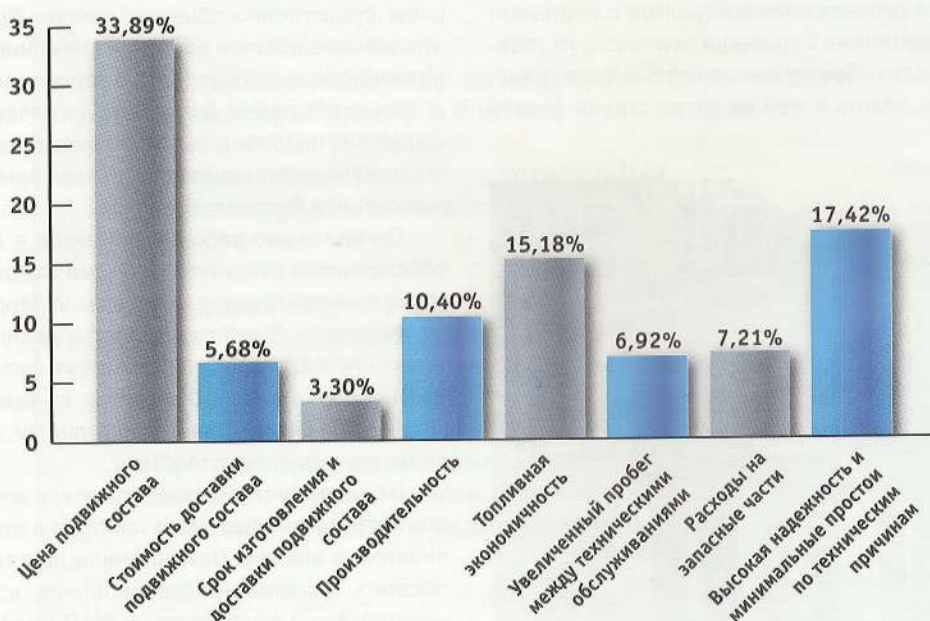
- технические характеристики подвижного состава;
- экономическая эффективность;
- финансовая помощь при приобретении сервисное обеспечение.

Как наиболее важной перевозчики отдали предпочтение финансовой помощи при приобретении транспортного средства, чуть меньше голосов набрали экономическая эффективность и технические характеристики. Сервисное обеспечение на сегодняшний день менее важно для наших перевозчиков. Однако, по мнению М. Низова, с окончанием кризиса их предпочтения могут измениться, и какими они будут, покажут последующие опросы.

Степень важности групп критериев при выборе и приобретении подвижного состава



Экономическая эффективность подвижного состава



Прочные контакты

Встреча российских и итальянских транспортников состоялась в начале июля в Милане. Делегация АСМАП во главе с президентом Е. Москвичевым прибыла в Италию для изучения возможностей дальнейшего наращивания объемов перевозок на итало-российском направлении за счет совершенствования логистики и организации перевозок.



В ходе визита состоялись переговоры с крупными итальянскими логистическими компаниями, такими как Stante, Bracchi и Arcese, которые имеют мощную сеть многоцелевых терминалов, являются держателями контрактов с ведущими производителями Европы на перевозку их товаров в Россию. Тем не менее итальянские транспортники ездить к нам не хотят: ставки фрахта



на российском направлении настолько низкие, что даже зарплату водителей не оправдывают – а в Италии водителям-международникам платят побольше наших, и все «по-белому».

В ходе переговоров итальянцы изъявили желание передавать заказы на перевозки российским партнерам. Обсуждались также вопросы расширения перевозок мелкопартионных грузов, возможности использования оборотных полуприцепов.

Достигнута договоренность о заключении между фирмой Arcese и АСМАП рамочного соглашения, предусматривающего возможность долгосрочных контрактов с перевозчиками-членами АСМАП, позволяющих обеспечить стабильность работы и размеры фрахтовых ставок.

Взаимную озабоченность у российской и итальянской сторон вызывает ситуация значительного удельного веса на рынке перевозчиков третьих стран. К несчастью, наши коллеги-конкуренты из стран Восточной Европы существенно сбивают ставки. При этом итальянские коллеги обратили внимание на выполнение ими перевозок с нарушениями действующего порядка. Достигнута договоренность совместно проработать этот вопрос, в том числе и с привлечением соответствующих компетентных органов России и Италии.

Организацию рабочих контактов в Милане обеспечивала итальянская фирма Spedimes во главе с генеральным директором М. Моралья.

Компания Spedimes является давним партнером АСМАП и располагает тремя филиалами в основных транспортных узлах на выходе из Италии – Империи, Гориции и Фернетти, а также представительством в Москве.

В начале сентября представители компаний Stante, Bracchi и Spedimes придут с ответным визитом в Москву. Они получили приглашение посетить финальные соревнования конкурса водительского мастерства «АСМАП-Профи».

«Горячие линии» для участников внешнеэкономической деятельности

В связи с началом функционирования в полном объеме Таможенного Союза России, Беларуси и Казахстана в федеральных органах исполнительной власти Российской Федерации открыты «горячие линии» для участников внешнеэкономической деятельности:

**Министерство экономического развития
Российской Федерации:**

Телефон: (495) 651-77-50 (с 9.00 до 18.00 по рабочим дням).

Для вопросов в электронном виде:

http://www.ved.gov.ru/vnesheconom/pages/tc_question

Федеральная таможенная служба:

Телефон: (495) 740-18-18 (круглосуточно).

Для вопросов в электронном виде:

http://reception.customs.ru/index.php?option=com_questions&Itemid=67

**Федеральная служба по ветеринарному
и фитосанитарному надзору:**

Телефон: 8 (915) 022-14-17 (круглосуточно).

Для вопросов в электронном виде:

<http://www.fsvps.ru/fsvps/ereception/addQuestion.html>

**Федеральная служба по надзору в сфере защиты
прав потребителей и благополучия человека:**

Телефон: 8 (800) 100-00-04.

Форум: <http://forum.rospotrebnadzor.ru/index.php?showtopic=1385>

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта:

Дежурная диспетчерская служба:

(499) 231-57-07 (круглосуточно).

При возникновении вопросов, связанных с осуществлением внешнеэкономической деятельности, можно обращаться непосредственно в указанные ведомства.

НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Федеральные законы

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 29.06.2010 № 131-ФЗ

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СТАТЬЮ 8 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «О ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ»

Требования по обеспечению транспортной безопасности будут устанавливаться не актами Правительства РФ, а ведомственными нормативными актами

В соответствии с изменениями, внесенными в Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности, предусмотренные данным Федеральным законом, для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, будут устанавливаться не Правительством Российской Федерации, а федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 01.07.2010 № 145-ФЗ

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СТАТЬЮ 32.7 КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ»

Внесены уточнения в порядок исчисления срока лишения специального права

В соответствии с изменениями, внесенными в статью 32.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, в течение трех рабочих дней со дня вступления в законную силу постановления о

назначении административного наказания в виде лишения соответствующего специального права лицо, лишенное специального права, должно сдать документы, предусмотренные частями 1–3 статьи 32.6 КоАП РФ (водительское удостоверение, удостоверение на право управления судами (в том числе маломерными), удостоверение тракториста-машиниста (тракториста) или временное разрешение на право управления транспортным средством соответствующего вида, специальное разрешение на эксплуатацию радиоэлектронных средств или высокочастотных устройств, охотничий билет), в орган, исполняющий этот вид административного наказания, а в случае утраты указанных документов заявить об этом в указанный орган в тот же срок. При этом течение срока лишения специального права будет начинаться не только со дня сдачи лицом либо изъятия у него соответствующего удостоверения (специального разрешения) или иных документов, но и с получения органом, исполняющим этот вид административного наказания, заявления лица об утрате указанных документов.

Постановления Правительства Российской Федерации

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 15.07.2010 № 521

«ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДЛЯ УБЫТИЯ С ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ТОВАРОВ»

Убытие с территории РФ отдельных видов древесины и лесоматериалов может осуществляться только из определенных пунктов пропуска. Указанные ограничения применяются в отношении товаров (коды ТН ВЭД ТС 4401,

4403, 4404, 4406), вывозимых автомобильным, железнодорожным и водным транспортом. Данные требования не распространяются на названные товары в случае, если они: вывозятся из РФ в соответствии со специальной таможенной процедурой; предназначены для использования и демонстрации на выставках, ярмарках, международных встречах и других подобных мероприятиях; необходимы для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания российских морских (речных) судов во время их пребывания за пределами территории РФ; убывают из РФ в соответствии с таможенной процедурой реэкспорта, если такие товары ранее прибыли на территорию РФ, находились в месте прибытия либо в иной зоне таможенного контроля, расположенной в непосредственной близости от места прибытия, и не помещались под какую-либо таможенную процедуру. В приложении к данному Постановлению приводятся установленные автомобильные, железнодорожные, смешанные, морские и речные пункты пропуска. Постановление вступает в силу по истечении одного месяца со дня его официального опубликования.

**Нормативные правовые акты
федеральных органов исполнительной власти**

**ПРИКАЗ МИНТРАНСА РФ
ОТ 17.05.2010 № 114**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ
АДМИНИСТРАТИВНОГО РЕГЛАМЕНТА
ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО
АГЕНТСТВА ИСПОЛНЕНИЯ
ГОСУДАРСТВЕННЫХ ФУНКЦИЙ
ПО ВЫДАЧЕ РАЗРЕШЕНИЙ НА
СТРОИТЕЛЬСТВО, РЕКОНСТРУКЦИЮ,
КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ, А ТАКЖЕ
НА ВВОД В ЭКСПЛУАТАЦИЮ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО
ПОЛЬЗОВАНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО
ЗНАЧЕНИЯ ЛИБО ИХ УЧАСТКОВ;
ЧАСТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ,
СТРОИТЕЛЬСТВО, РЕКОНСТРУКЦИЯ
ИЛИ КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ
КОТОРЫХ ПЛАНИРУЕТСЯ
ОСУЩЕСТВЛЯТЬ НА ТЕРРИТОРИИ
ДВУХ И БОЛЕЕ СУБЪЕКТОВ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ; ВЫДАЧЕ**

**РАЗРЕШЕНИЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО
В СЛУЧАЕ ПРОКЛАДКИ ИЛИ
ПЕРЕУСТРОЙСТВА ИНЖЕНЕРНЫХ
КОММУНИКАЦИЙ В ГРАНИЦАХ
ПОЛОСЫ ОТВОДА АВТОМОБИЛЬНОЙ
ДОРОГИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ
ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ; ВЫДАЧЕ
РАЗРЕШЕНИЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО,
РЕКОНСТРУКЦИЮ, КАПИТАЛЬНЫЙ
РЕМОНТ, А ТАКЖЕ НА ВВОД В
ЭКСПЛУАТАЦИЮ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ И
ПРИМЫКАНИЙ К АВТОМОБИЛЬНЫМ
ДОРОГАМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ
ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ;
ОБЪЕКТОВ ДОРОЖНОГО СЕРВИСА,
РАЗМЕЩАЕМЫХ В ГРАНИЦАХ
ПОЛОСЫ ОТВОДА АВТОМОБИЛЬНОЙ
ДОРОГИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ
ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ».**
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РФ
01.07.2010 № 17677.

Определена последовательность административных процедур, осуществляемых Росавтодором при исполнении государственных функций по выдаче разрешений на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт автомобильных дорог

Утвержденный Административный регламент устанавливает требования к порядку и срокам исполнения государственной функции, определяет перечень документов, необходимых заявителю, предусматривает основания для отказа в исполнении государственной функции. В приложении к Регламенту приведены сведения о местонахождении уполномоченных органов, почтовых адресах, справочных телефонных номерах, факсах и адресах электронной почты для направления документов и обращений.

**ПРИКАЗ ФТС РФ
ОТ 15.06.2010 № 1133**

**«О ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНАХ,
ПРАВОМОЧНЫХ ПРИНИМАТЬ
ТАМОЖЕННЫЕ ДЕКЛАРАЦИИ».**
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РФ
13.07.2010 № 17798.

Установлены полномочия таможенных органов по приему таможенных деклараций

В приложениях 1 и 2 к данному Приказу ФТС РФ приведены таможенные органы, не обладающие полномочиями принимать таможенные декларации и обладающие полномочиями принимать таможенные декларации только в определенных случаях. Таможенные органы, не указанные в данных приложениях, правомочны принимать таможенные декларации независимо от таможенного режима, целей перемещения товаров, а также от категорий лиц, перемещающих товары и подающих декларацию.

Установлено, что положения Приказа не распространяются: на товары, помещаемые под таможенный режим международного таможенного транзита или процедуру внутреннего таможенного транзита; на товары, помещаемые под специальный таможенный режим российских товаров, перемещаемых между таможенными органами РФ через территорию иностранного государства; на товары, таможенное оформление которых производится с применением карнета АТА.

Решения Комиссии Таможенного союза

РЕШЕНИЕ КОМИССИИ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА ОТ 18.06.2010 № 299.

«О ПРИМЕНЕНИИ САНИТАРНЫХ МЕР В ТАМОЖЕННОМ СОЮЗЕ»

С 1 июля 2010 г. в Таможенном союзе Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации будут применяться единые санитарные меры

Комиссия Таможенного союза утвердила: Единый перечень товаров, подлежащих санитарно-эпидемиологическому надзору (контролю) на таможенной границе и таможенной территории Таможенного союза; Единые санитарно-эпидемиологические и гигиенические требования к товарам, подлежащим санитарно-эпидемиологическому надзору (контролю); Единые формы документов, подтверждающих безопасность продукции; Положение о порядке осуществления государственного санитарно-эпидемиологического надзора (контроля) за лицами и транспортными средствами, пересекающими таможенную

границу Таможенного союза, подконтрольными товарами, перемещаемыми через таможенную границу Таможенного союза и на таможенной территории Таможенного союза.

Установлено, что Единый перечень и Единые санитарные требования будут применяться Правительствами Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации с 1 июля 2010 г. Кроме того, с 1 июля 2010 г. будет осуществляться выдача документа Единой формы, подтверждающей безопасность продукции (товаров), — свидетельства о государственной регистрации на товары, включенные в раздел II Единого перечня товаров, подлежащих санитарно-эпидемиологическому надзору (контролю) на таможенной границе и таможенной территории Таможенного союза.

Письма федеральных органов исполнительной власти

ПИСЬМО РОСПОТРЕБНАДЗОРА ОТ 20.07.2010 № 01/10733-10-31

«О ПОРЯДКЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ САНИТАРНО-КАРАНТИННОГО КОНТРОЛЯ В ПУНКТАХ ПРОПУСКА ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА»

Роспотребнадзором разработан порядок осуществления санитарно-карантинного контроля транспортных средств и подконтрольных грузов

Санитарно-карантинный контроль грузов в пунктах пропуска через таможенную границу Таможенного союза следует организовывать в зависимости от вида пункта пропуска (автомобильные, морские (речные, озерные, смешанные), воздушные, железнодорожные).

В частности, санитарно-карантинный контроль автотранспортных средств проводится при наличии риска возникновения чрезвычайных ситуаций в области санитарно-эпидемиологического благополучия населения, а именно: прибытие транспортного средства из стран, имеющих зараженные болезнями районы, и из стран, имеющих районы химических и радиационных аварий (в соответствии с перечнями стран по информации ВОЗ); несообщение в установленном порядке

предварительной информации об отсутствии на борту воздушного или морского (речного) судна лиц с подозрением на болезнь, требующую проведения мероприятий по санитарной охране территории; наличие на транспортном средстве лиц, прибывших международным рейсом из стран, имеющих зараженные болезнями районы, или прибывших из таких стран в пределах инкубационного периода; международные почтовые отправления с нарушенной целостностью, которые поступили из стран, имеющих зараженные районы, или из зон эпидемий; поступление информации о наличии на транспортном средстве лиц с подозрением на болезнь; наличие насекомых в транспортном средстве, которое прибыло из стран, имеющих зараженные районы, или из зон эпидемий. В случае установления несоответствия подконтрольных товаров Единым санитарно-эпидемиологическим и гигиеническим требованиям к товарам, подлежащим надзору (контролю), Управлением Роспотребнадзора по субъекту РФ в Федеральную службу по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека направляется информация о запрещении ввоза такой продукции, в которой, в частности, указываются: наименование товара, номер и объем партии, принятые меры, наименование уполномоченного органа, выдавшего документ, подтверждающий безопасность продукции (товаров).

В приложениях к порядку приведены схемы проведения санитарно-карантинного контроля и форма уведомления о запрете ввоза товаров.

ПИСЬМО ФТС РОССИИ ОТ 29.06.2010 № 01-11/31846

**«О ПОРЯДКЕ ДЕЙСТВИЙ ПРИ
ПОМЕЩЕНИИ ТОВАРОВ ПОД
ТАМОЖЕННУЮ ПРОЦЕДУРУ И
ТАМОЖЕННОМ КОНТРОЛЕ ТОВАРОВ
В УСЛОВИЯХ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ
ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА»**

ФТС России подготовлена памятка таможенным органам о порядке действий при помещении товаров под таможенную процедуру и таможенном контроле товаров в условиях функционирования Таможенного союза в

рамках ЕврАзЭС

В частности, сообщено, что в целом порядок совершения таможенных операций при ввозе товаров на единую таможенную территорию Таможенного союза и вывоза их с этой территории соответствует тому порядку, что применяется в настоящее время в Российской Федерации. Основным отличием является то, что если иностранные товары, ввезенные в любое из государств-членов Таможенного союза и помещенные в нем под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, предусматривающую получение товарами статуса «товаров Таможенного союза», за исключением товаров, указанных в Протоколе об отдельных временных изъятиях из режима функционирования единой таможенной территории Таможенного союза, получают право свободно обращаться на всей таможенной территории Таможенного союза. Такое же право свободно обращаться на всей таможенной территории Таможенного союза с 1 июля 2010 г. получают товары, происходящие из Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан, а также товары, которые на указанную дату признавались отечественными в государствах-членах Таможенного союза.

В Памятке подробно рассматриваются, в частности: порядок декларирования товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС; вопросы классификации товаров; вопросы, связанные с определением таможенной стоимости и уплатой таможенных платежей; таможенные процедуры, в том числе, таможенный транзит, временный ввоз и временный вывоз, перемещение транспортных средств международной перевозки.

ПИСЬМО ФТС РОССИИ ОТ 29.06.2010 № 01-11/31847

**«О НЕПРИМЕНЕНИИ ОТДЕЛЬНЫХ
НОРМ ТАМОЖЕННОГО КОДЕКСА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 28 МАЯ
2003 Г. № 61-ФЗ»**

ФТС России сообщено, что с 1 июля 2010 г. Таможенный кодекс РФ будет действовать в части, не противоречащей Таможенному кодексу Таможенного союза

С 1 июля 2010 г. на территории РФ вводится в действие Таможенный кодекс Таможенного союза, нормы которого имеют прямое действие. В связи с этим ФТС РФ сообщено, что Таможенный кодекс РФ подлежит применению с учетом изменившихся основных терминов и их определений в соответствии с Таможенным кодексом Таможенного союза. В частности, термин «таможенное декларирование» в ТК ТС введен вместо термина «декларирование» в ТК РФ; в ТК ТС вводится новый термин «товары для личного пользования, доставляемые перевозчиком» — товары для личного пользования, переданные или передаваемые перевозчику по договору международной перевозки (по накладной, коносаменту и иным документам) для целей фактического перемещения через таможенную границу в адрес физического лица либо от физического лица, не пересекавших таможенную границу; вместо термина «таможенное оформление» в отношении товаров, в отношении которых до 1 июля 2010 г. были установлены ставки вывозных таможенных пошлин, в ТК ТС употребляется термин «совершение таможенных операций»; вместо термина «осмотр помещений и территорий» (ст. 375 ТК РФ) в ТК ТС используется термин «таможенный осмотр помещений и территорий» (ст. 119 ТК ТС); вместо формы таможенного контроля «таможенная ревизия» (ст. 376 ТК РФ) введена форма таможенного контроля «таможенная проверка» (ст. 122 ТК ТС). Также в Письме приводится перечень норм ТК РФ, которые с 1 июля 2010 г. не применяются.

ПИСЬМО ФТС РОССИИ ОТ 30.06.2010 № 01-11/32342

«О ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТОВАРОВ В СООТВЕТСТВИИ С ТАМОЖЕННОЙ ПРОЦЕДУРОЙ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА ПО ТАМОЖЕННОЙ ТЕРРИТОРИИ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА»

Разработана временная схема контроля за таможенным транзитом товаров, перемещаемых по таможенной территории Таможенного союза

С 1 июля 2010 г. и до налаживания полноценного информационного взаимодействия

таможенных органов РФ и таможенных органов Республики Казахстан при контроле за таможенным транзитом товаров будет применяться следующая схема контроля за перемещением указанных товаров.

При перемещении товаров с территории РФ, в том числе транзитом из третьих стран в Республику Казахстан либо транзитом через территорию Республики Казахстан в третьи страны: российский таможенный орган, в регионе деятельности которого расположен соответствующий пункт пропуска, завершает таможенную процедуру таможенного транзита товаров, оформленную российским либо белорусским таможенным органом; казахстанский таможенный орган, в регионе деятельности которого находится соответствующий пункт пропуска через казахстанско-российский участок государственной границы, оформляет таможенную процедуру таможенного транзита для перевозки товаров по территории Республики Казахстан либо транзитом через ее территорию.

При перемещении товаров с территории Республики Казахстан в Российскую Федерацию либо транзитом через ее территорию в третьи страны соответствующий казахстанский таможенный орган завершает таможенную процедуру таможенного транзита, оформленную казахстанским таможенным органом отправления, а соответствующий российский таможенный орган оформляет таможенную процедуру таможенного транзита для перевозки товаров на российский либо белорусский таможенный орган назначения.

ПИСЬМО ФТС РОССИИ ОТ 01.07.2010 № 01-11/32361

«ОБ УПЛАТЕ ТАМОЖЕННЫХ СБОРОВ»

ФТС России разъяснены некоторые вопросы, касающиеся уплаты таможенных сборов

В частности, сообщено, что в соответствии со ст. 72 Таможенного кодекса Таможенного союза (ТК ТС) виды и ставки таможенных сборов устанавливаются законодательством государств-членов Таможенного союза. Таможенным кодексом РФ (ТК РФ), действующим

до его отмены в части, не противоречащей ТК ТС, установлены таможенные сборы за таможенное оформление. В связи с этим в качестве таможенных сборов, взимаемых таможенными органами за совершение ими действий, связанных с выпуском товаров, до внесения изменений в законодательные акты РФ, касающиеся применения таможенных сборов, подлежат уплате таможенные сборы за таможенное оформление по ставкам и в порядке, предусмотренном ТК РФ.

РАЗЪЯСНЕНИЕ ДЕПАРТАМЕНТА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ МВД РОССИИ

ГИБДД РАЗЪЯСНИЛА НОВЫЙ ПОРЯДОК ЛИШЕНИЯ ВОДИТЕЛЬСКИХ ПРАВ

Течение срока лишения права управления транспортным средством начинается

со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания. В соответствии с поправками, внесенными Федеральным законом от 01.07.2010 № 145-ФЗ в ст. 32.7 КоАП РФ, в течение трех рабочих дней со дня вступления в законную силу постановления соответствующие документы (водительское удостоверение, временное разрешение на право управления т/с) должны быть сданы в подразделение ГАИ, исполняющее данное административное наказание, а в случае утраты документов — должно быть подано заявление об этом.

Если в указанный срок данное требование не выполнено, водитель считается уклоняющимся от сдачи документов. При этом срок лишения права управления транспортными средствами прерывается. Течение срока начнется только со дня сдачи (изъятия) водительского удостоверения (временного разрешения), либо поступления в подразделение ГАИ заявления об утрате документа.



Страхование транспортных операторов

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



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

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.*

ЕДИНЫЙ ТЕЛЕФОН
(495) 956 55 55

www.ingos.ru

Открылся техцентр «Мерседес-Бенц Север»

Самый большой в России автотехцентр Mercedes-Benz открылся в подмосковных Вешках.



А. Камчатова, фото автора

Новый центр «Мерседес-Бенц Север» является структурным подразделением ЗАО «Мерседес-Бенц РУС». Он будет оказывать своим клиентам полный спектр услуг: продажу и ремонт любых автомобилей марок Mercedes-Benz и Fuso – новых и с пробегом, легковых и коммерческих.

Появление крупнейшего multifunctional автотехцентра площадью свыше 13 000 м² даст возможность «Даймлер АГ» работать с клиентами на новом уровне. Сервисные мощности позволяют обслуживать до 130 автомобилей ежедневно, здесь предусмотрено 23 рабочих поста для легковых и 12 постов для грузовых автомобилей. Центр располагает одним из крупнейших в России цехов лакокрасочных работ и кузовного ремонта. А на

открытой площадке и в шоуруме представлены более 100 автомобилей с пробегом.

На А. Реншлера, члена правления «Даймлер АГ» и главу «Даймлер Тракс», организация продажи легковых автомобилей с пробегом произвела сильное впечатление. Дело в том, что клиентам «Мерседес-Бенц Север» предлагаются машины, которые всего несколько недель назад находились в распоряжении политиков и влиятельных экономических экспертов из разных стран мира. Эти легковые автомобили, а также служебные автомобили сотрудников компании, которые использовались не более 6 мес., предлагаются на очень привлекательных условиях с отметкой «mb direkt». Эта отметка означает, что клиент приобретает данный автомобиль непосредственно у про-



изготовителя и в исключительно хорошем состоянии. По желанию покупателя возможно предоставление продленной гарантии при заключении договора о сервисном обслуживании. По этому поводу глава «Даймлер Тракс» сказал: «Так просто еще никто не мог купить автомобиль министра».

Выступая на торжественной церемонии открытия центра, А. Реншлер отметил: «Благодаря стратегическому партнерству «Даймлер Тракс» с ОАО «КамАЗ», а также строительству центра «Мерседес-Бенц Север» в Московской области, мы сможем упрочить позиции концерна на российском рынке, который имеет все предпосылки для дальнейшего роста. Коллеги из «Фузо КамАЗ Тракс РУС» не случайно выбрали «Мерседес-Бенц Север» своим первым дилером в Москве и Московской области».

Д-р А. Кирхман, президент Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, дополнил: «Команда «FUSO Центр Мерседес-Бенц Север» в 2010 г. продаст большую часть всех произведенных в России грузовиков Fuso Canter».

Почетными гостями церемонии открытия «Мерседес-Бенц Север» стали генеральный директор КамАЗа С. Когогин, заместитель министра транспорта Правительства Московской области Н. Блудян, а также руководители ряда входящих в АСМАП транспортных компаний. На гостей самое благоприятное впечатление произвели сервисные мощности для коммерческих автомобилей. Мастерская для ремонта и сервисного обслуживания грузовых автомобилей, равно как и квалификация российских специалистов по послепродажному обслуживанию, полностью соответствуют высоким требованиям, предъявляемым к марке Mercedes-Benz.

Тракрейсинг пришел в Россию

Грузовик с логотипом АСМАП на капоте открыл первые в России международные соревнования по кольцевым гонкам на грузовых автомобилях.



А. Камчатова, В. Романова

7-8 августа 2010 г. впервые в России на автодроме «Смоленское кольцо» состоялся 5-й этап Чемпионата Европы по тракейсингу. Этому событию с нетерпением ждали все любители автоспорта. Еще бы – в Европе почти 30 лет проводят кольцевые гонки на грузовиках. И вот наконец тракейсинг официально пришел в Россию.

Проведение автогонок было организовано в рекордно короткие сроки: меньше года прошло с тех пор, как европейцы предложили Российской автомобильной федерации провести этап чемпионата Европы в РФ.

В принципе, в России уже готовились к проведению соревнований международного масштаба. В 2007 г. началось

У СМОЛЕНСКОЙ ТРАССЫ НЕПРОСТОЙ ХАРАКТЕР. ЕЕ
УЗКОЕ И ИЗВИЛИСТОЕ ПОЛОТНО, ХОРОШО ПРО-
СМАТРИВАЕМОЕ С ТРИБУН, СНАБЖЕНО КРУТЫМИ
ПОВОРОТАМИ И УЗКИМИ УЧАСТКАМИ, СЕРЬЕЗ-
НО УСЛОЖНЯЮЩИМИ ОБГОН. НО ТЕМ ИНТЕРЕСНЕЕ
СХВАТКА, ТЕМ БОЛЕЕ ЗАХВАТЫВАЮЩЕЕ ЗРЕЛИЩЕ!





строительство автодрома «Смоленское кольцо», которое было спешно закончено к началу августовских соревнований. Первоначально планировалось, что первая гонка будет презентационной, не входящей в зачет первенства. Однако российским организаторам удалось получить необходимую лицензию Международной автомобильной федерации (FIA) второй категории для проведения полноценного этапа Чемпионата Европы – одного из самых популярных автоспортивных соревнований в мире. Мероприятий подобного уровня в нашей стране еще никогда не проводилось!

– «Смоленское кольцо» – это не просто трасса, – сказал на открытии автодрома полномочный представитель Президента в Центральном федеральном округе Г. Полтавченко. – На нее придет спорт мирового уровня, а это значит, что нас ждут незабываемые встречи с великими спортсменами, и в Смоленской области будет активно развиваться автомобильный спорт. – Сегодня Смоленщина предоставляет любителям автомобильного спорта современный спортивный объект международного класса, – продолжил губернатор Смоленской области С. Антуфьев. – Уверен, что он станет любимым местом



ГОНОЧНЫЙ «МАЗ-5432-СПОРТ», НА КОТОРОМ ВЫСТУПАЛА ПЕРВАЯ ТРАКРЕЙСИНГОВАЯ КОМАНДА «СОВТРАНСАВТО», АСМАП СУМЕЛА РАЗЫСКАТЬ И СОХРАНИТЬ ДЛЯ ИСТОРИИ.



для многих любителей автоспорта, визитной карточкой нашего региона и будет служить России. Это событие отметил и Совет Федерации Федерального Собрания РФ – на открытии было зачитано приветствие от его председателя С. Миронова. Вице-президент FIA Г. Стокер подчеркнул, что он рад присутствовать на столь важном мероприятии. «Россия – великая спортивная держава, и FIA будет делать все, чтобы поддержать автоспорт в вашей стране», – сказал он, после чего высокие гости перерезали красную ленту, и начались соревнования.

Гонка TRUCK BATTLE RUSSIA-2010 со статусом «5-й этап чемпионата Европы по кольцевым гонкам на грузовых автомобилях» проходила при поддержке Российской автомобильной федерации и под патронажем губернатора Смоленской области.

Конечно, АСМАП не мог не принять участие в таком значимом для российского автоспорта событии! На открытии российского этапа Чемпионата присутствовали члены Правления АСМАП А. Николенко, В. Алексеев и руководители транспортных компаний-членов Ассоциации В. Загорский, В. Демчук, Н. Ананьев и др., а также бывшие руководители представительств «Совтрансавто» в Швеции, Германии, Венгрии и других европейских странах, ветераны автоспорта, в том числе команды «Совтрансавто».

Автомобиль «МАЗ-5432-Спорт» с логотипом АСМАП на капоте, за рулем которого сидел из-

вестный гонщик М. Львов – один из основоположников тракрейсинга в России, выступавший за команду «Совтрансавто», – совершил почетный круг по трассе. «Ветеран» был предоставлен АСМАП для церемонии открытия соревнований по просьбе президента Российской автомобильной федерации В. Кириянова. На этом автомобиле команда «Совтрансавто» в составе мастеров спорта международного класса СССР Ю. Черникова и М. Львова под руководством председателя центрального совета ЦТК «Совтрансавто», мастера спорта СССР В. Моисеева в 1987-90 гг. принимала участие в этапах Чемпионата Европы, проходивших в Хунгароринге (Венгрия), Хоккенхайме (Германия), Зольдере (Бельгия), Зандвоорте (Нидерланды), Брендс-Хэтче (Великобритания), Нюрбургринге (Германия), Манторп Парке (Швеция). К «выступлению» на гонках он был подготовлен в ЗАО МП «Совтрансавто-ТРИАК» благодаря усилиям члена Правления АСМАП А. Галаганова.

К сожалению, тракрейсинговая команда «Совтрансавто» прекратила свое существование в начале 90-х. Тем не менее, из двух соревнующихся в Чемпионате российских спортсменов один – сын М. Львова А. Львов, который выступает на автомобиле MAN за команду Team Allgauer

По итогам пяти этапов Чемпионата лидирует А. Альбасете (Испания), второй – Й. Хан (Германия). На третьем месте М. Безингер (Швейцария), а А. Львов занимает седьмую позицию в общем зачете

Верность надежности

Компания **KRONE** получила звание лучшего производителя прицепной техники. В начале 2010 г. в Мюнхене престижная награда от журнала *Verkehrsrundschau*, оценивающая репутацию производителя в категории «прицепы и надстройки», была вручена владельцу и генеральному директору компании г-ну Б. Кроне.

А. Камчатова, фото автора

Звание лучшего производителя было присуждено компании на основе результатов исследования, которое по заказу *Verkehrsrundschau* проводилось институтом TNS Emid. По результатам опроса 400 менеджеров транспортно-экспедиционных компаний Krone была признана неоспоримым лидером, набрав 766 очков из 1000 возможных.

Каким образом Krone создает продукцию столь

высокого класса, нам довелось увидеть воочию — в конце июня группа журналистов и клиентов компании посетила завод в Любтене по производству рефрижераторных и изотермических полуприцепов.

У Krone есть предприятия в Германии, США, России, Англии, Италии, Дании, Турции. К счастью, компания не понесла серьезных потерь в период финансового кризиса за счет подразделения сельхозтехники, объем производства





которой рос даже в кризис. И новый завод, в который было инвестировано 70 млн евро, самый современный во всей Западной Европе, был построен в аккурат к началу кризиса, и фактически нормально работать начал только сейчас.

Проектная мощность предприятия – 220 полуприцепов в день. В начале лета с конвейера ежедневно сходило 50 «рефов», к августу месяцу объем заказов увеличился до 60. Завод выпускает еще сменные кузова-фургоны для перевозок на железнодорожных платформах, но в нашей стране они не пользуются спросом.

Как рассказал директор по маркетингу д-р Ф. Альберс, рынок сбыта изотермических кузовов и рефрижераторов растет: «В Германии вы не найдете в продаже ни одного б/у полуприцепа, все они в работе. Очень большие заказы у нас сейчас размещают лизинговые и прокатные компании». Неудивительно: в Западной Европе 70% товаров перевозится автотранспортом (на долю ж/д приходится всего 4%).

Разработки Krone (а на их финансирование выделяется примерно 5% оборотных средств) направлены в основном на снижение расхода топлива. Причем клиенты компании активно участвуют в испытаниях и разработках: так, например, в одной из компаний за счет использования боковой противоподкатной защиты в аэродина-

мическом исполнении на полуприцепах EcoLiner экономия топлива составила 15%. Кроме того, продукция Krone надежная и добротная, что позволяет в дальнейшем сократить эксплуатационные расходы.

Так, например, применение технологии электрохимического катафореза при антикоррозионной обработке позволяет устанавливать 10-летнюю гарантию (кстати, прежний гарантийный



срок был 4 года, а 10 лет установили на основе отзывов клиентов). Вообще, на новом заводе в Любтене новая продукция производится по новой технологии Duoplex Steel (если объяснить «на пальцах» – пенополиуретан между 2 стальными листами). На заводе в Дании, где продолжают выпускать «рефы» старой конструкции, используют стеклопластиковые панели.

Добавлю еще про электрохимический катодорез: в процессе обработки детали (а за 1 – 1,5 ч. она последовательно окунается в 16 ванн) возникает химическая связь между краской и структурой металла, поэтому при возникновении коррозии ее очаг распространяться не будет. Да к тому же окраска производится специальной порошковой краской, расплавляемой в печи, отчего она становится немного вязкой и надежно защищает покрытие от песка, камешков и пр.

Боковые панели – пластиковые, герметично соединяются под прессом. Очень интересно было наблюдать полностью автоматизированный процесс «выкраивания» передней стенки: автомат по заданной программе споро выпиливает отверстия для холодильного агрегата, лампочек и рамы со шкворнем. То же касается изготовления пола из многослойной фанеры, который имеет неоднородную конструкцию: более жесткую у дверей, чем в середине, и укрепленную стальны-

ми поперечинами, чтобы избежать возможных повреждений от погрузчика.

Важно, что технология Duoplex в случае повреждений позволяет легко и быстро отремонтировать даже сквозные «пробоины» без ущерба для внешнего вида и эксплуатационных свойств кузова.

По заказу клиента кузова могут оснащаться различными системами фиксации груза: вставками и стойками для двухъярусной загрузки, лентой для крепления грузов, перегородками для зон с различной температурой; шасси – любыми осями. Конструкторы Krone сумели убрать дверные запоры внутрь заднего портала и предусмотрели противопожарный брус для защиты холодильного агрегата при перевозке на пароме.

Жизнь заставляет производителей постоянно разрабатывать перспективные решения для более экономичной работы транспортной отрасли. А конкуренция (Krone является вторым по величине производителем прицепной техники) подталкивает не только к поиску инноваций, но и развитию сервиса: партнерская сеть – 14 тысяч станций в Европе, 24 часа в сутки, 365 дней в году, запчасти, финансирование, телематика... Клиенты ценят такое к себе отношение и хранят верность надежному партнеру десятилетиями.

2013

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

Будьте с нами!

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

**SCHMITZ
CARGOBULL**
The Trailer Company.

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

www.cargobull.ru

Информация по тел.: +7 495 234 93 24

NEWS OF THE LEGISLATION

Federal laws

FEDERAL LAW OF 29.06.2010, N 131-ФЗ

"ON MODIFICATION IN ARTICLE 8 OF THE FEDERAL LAW "ON TRANSPORT SAFETY"

Requirements to the maintenance of transport safety will be established not by acts of the Government of the Russian Federation, but by statutory acts of departments

According to the changes introduced in the Federal law of 09.02.2007, N 16-ФЗ "On transport safety", requirements to the maintenance of transport safety considering levels of the safety provided by the given Federal law for various categories of objects of transport infrastructure and vehicles, will be established not by the Government of the Russian Federation, but by the federal executive authorities which are carrying out functions on development of state policy and standard-legal regulation in transport.

FEDERAL LAW OF 01.07.2010, N 145-ФЗ

"ON MODIFICATION IN ARTICLE 32.7 OF THE CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION ON ADMINISTRATIVE OFFENCES"

Specifications were brought in the order of calculation of term of deprivation of the special right

According to the changes brought in article 32.7 of the Code of the Russian Federation on administrative offences, within three working days from the date of the introduction into validity of the decision on administrative punishment in the form of deprivation of the corresponding special right, the person deprived of the special right, should hand over the documents provided by parts 1–3 of article 32.6 of the Code of the Russian Federation on administrative offences (the driver's licence, the certificate on the right to work a ship including that of small size), the certificate of the tractor operator-machinist (the tractor operator) or the time permission to the right to operate a vehicle of the corresponding kind, the special permission to operate radio-electronic means or high-frequency devices, the

hunting certificate), to the authorities executing this kind of administrative punishment, and in case of loss of the specified documents the person should inform the specified authorities within the same term. Thus the term of deprivation of the special right will begin not only from the date of delivery by the person of the special permission or withdrawal of a corresponding certificate (a special permission) or other documents, but also with reception by the authorities executing this kind of administrative punishment of the statement by the person of the loss of specified documents.

Orders of the Government of the Russian Federation

ORDER OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 15.07.2010, N 521

"ON DEFINITION OF CHECK POINTS THROUGH THE BORDER OF THE RUSSIAN FEDERATION FOR DEPARTURE FROM TERRITORY OF THE RUSSIAN FEDERATION OF CERTAIN KINDS OF GOODS"

Departure from territory of the Russian Federation of certain kinds of wood and forest products can be carried out only from certain check points

The specified restrictions are applied to the goods (codes of the Foreign trade stock-list 4401, 4403, 4404, 4406) to be taken out by automobile, railway and water means of transport. The given requirements do not extend on the named goods in case they are: taken out from the Russian Federation according to a special customs procedure; intended for use and demonstration at exhibitions, fairs, international meetings and other similar events; needed to maintain normal operation and maintenance service of the Russian sea (river) ships outside the territory of the Russian Federation; taken out from the Russian Federation through re-export customs procedure if such goods were earlier taken to the Russian Federation, were in a place of arrival or in an other zone of the customs control located in immediate proximity from a place of arrival, and were not placed under any customs procedure. The appendix to the given order

establishes automobile, railway, mixed, sea and river check points. The order comes into force one month after the date of its official publication.

**Normative legal acts
of federal executive authorities**

**ORDER OF MINISTRY OF TRANSPORT
OF THE RUSSIAN FEDERATION
OF 17.05.2010, N 114**

"ON APPROVAL OF ADMINISTRATIVE REGULATIONS OF THE FEDERAL ROAD AGENCY TO EXECUTE STATE FUNCTIONS ON DELIVERY OF LICENSES TO BUILD, RECONSTRUCT, MAJOR REPAIR WORKS, AND ALSO TO COMMISSION HIGHWAYS OF GENERAL USE OF FEDERAL VALUE OR THEIR SITES; PRIVATE HIGHWAYS, BUILDING, RECONSTRUCTION OR WHICH MAJOR REPAIRS IS PLANNED TO CARRY OUT FOR TERRITORIES OF TWO AND MORE SUBJECTS OF THE RUSSIAN FEDERATION; TO DELIVERY OF BUILDING LICENSES IN CASE OF A LINING OR A REORGANIZATION OF ENGINEERING COMMUNICATIONS IN BORDERS OF RIGHT OF WAY OF A HIGHWAY OF GENERAL USE OF FEDERAL VALUE; TO DELIVERY OF BUILDING LICENSES, RECONSTRUCTION, MAJOR REPAIRS, AND ALSO ON COMMISSIONING OF CROSSINGS AND ADJUNCTIONS TO HIGHWAYS OF GENERAL USE OF FEDERAL VALUE; THE OBJECTS OF ROAD SERVICE PLACED IN BORDERS OF RIGHT OF WAY OF A HIGHWAY OF GENERAL USE OF FEDERAL VALUE". IT WAS REGISTERED BY THE MINISTRY OF JUSTICE OF THE RUSSIAN FEDERATION ON 01.07.2010, N 17677.

Sequence of administrative procedures was defined to be carried out by the Rosavtodor executing state functions on delivery of licenses to build, reconstruct, and execute major repair works in highways

The approved Administrative regulations establish requirements to an order and dates of performance of the state function, define the list of documents an applicant would need, provide the bases for refusal in execution of the state function. Appendix to the regulations carries data on a placement of the authorized bodies, post addresses, helpful telephone numbers, fax numbers, and e-mail addresses to send documents and references to.

**ORDER OF THE FCS
OF THE RUSSIAN FEDERATION
OF 15.06.2010, N 1133**

"ON CUSTOMS BODIES AUTHORIZED TO ACCEPT CUSTOMS DECLARATIONS". IT WAS REGISTERED BY THE MINISTRY OF JUSTICE OF THE RUSSIAN FEDERATION ON 13.07.2010, N 17798.

Authorities of customs bodies to accept customs declarations were established herein.

Appendices 1 and 2 to the given order of the FCS of the Russian Federation cites the customs bodies which are not authorized to accept customs declarations and also those that are authorized to accept customs declarations only in certain cases. The customs bodies which have been not specified in given appendices, are competent to accept customs declarations irrespective of a customs mode, purposes of goods transportation, and also from categories of persons moving the goods and submitting the declarations.

It was established that the order positions do not extend on the goods placed under a customs mode of international customs transit or procedure of internal customs transit; on the goods placed under a special customs mode of the Russian goods, moved between customs bodies of the Russian Federation through the territory of a foreign state; on the goods which customs registration was made with ATA carnet applied.

Decisions of the Customs union Commission

DECISION OF THE CUSTOMS UNION COMMISSION OF 18.06.2010, N 299

"ON APPLICATION OF SANITARY MEASURES IN THE CUSTOMS UNION"

Since July 1, 2010 the Customs union of Byelorussia, Republic Kazakhstan and the Russian Federation will apply uniform sanitary measures

The commission of the Customs union approved: Uniform inventory of goods subject to sanitary-and-epidemiologic supervision (control) on the customs border and the customs territory of the Customs union; Uniform sanitary-and-epidemiologic and hygienic requirements to goods which are subject to sanitary-and-epidemiologic supervision (control); Uniform forms of documents confirming safety of products; Regulations on procedure of the state sanitary-and-epidemiologic supervision (control) over persons and vehicles crossing the customs border of the Customs union, the under control goods moved through the customs border of the Customs union and in the customs territory of the Customs union.

It established that Uniform inventory and Uniform sanitary requirements will be applied by the Governments of Byelorussia, Republic Kazakhstan and the Russian Federation since July 1, 2010. Besides, since July 1, 2010, delivery of the Uniform document will start to confirm safety of products (goods) — certificates on the state registration on goods included in section II of Uniform inventory of goods subject to sanitary-and-epidemiologic supervision (control) on the customs border and the customs territory of the Customs union.

Letters of federal executive authorities

LETTER OF THE ROSPOTREBNADZOR OF 20.07.2010, N 01/10733-10-31

"ON PROCEDURE OF SANITARY-QUARANTINE CONTROL IN CHECK POINTS OF THE CUSTOMS UNION"

The Rospotrebnadzor developed a procedure of the sanitary-quarantine control of vehicles and cargoes under control.

The sanitary-quarantine control of cargoes in check points throughout the customs border of the Customs union will be organized depending on a check point kind (automobile, sea (river, lake, mixed) air, and railway).

In particular, the sanitary-quarantine control of vehicles is carried out with the risk of extreme situations in the field of sanitary-and-epidemiologic situation of the population taken into account, namely: arrival of a vehicle from the countries with infected areas, and from the countries with areas of chemical and radiating failures (according to WHO lists of countries); no due preliminary information on absence aboard of an air or sea (river) vessel of persons with suspicion on the illness, demanding sanitary protection actions; presence on a vehicle of persons who arrived by air from the countries with infected areas, or who arrived from such countries within the incubatory period; international items of mail with the broken integrity which have arrived from the infected areas, or from zones of epidemics; receipt of information on presence on a vehicle of persons with illness suspicion; presence of insects in a vehicle which arrived from the countries with infected areas, or from zones of epidemics. In case the under control goods do not correspond Uniform sanitary-and-epidemiologic and hygienic requirements, management of the Rospotrebnadzor on the subject of the Russian Federation will inform the Federal service supervising protection of the rights of consumers and well-being of persons on prohibition of import of such products, in particular, the good name, number and the party volume, the taken measures, the name of the authorized body which produced the document confirming safety of products (goods).

Appendices to the order has schemes of carrying out of sanitary-quarantine control and the form of notice to interdict import of the goods.

LETTER OF THE FCS OF RUSSIA OF 29.06.2010, N 01-11/31846

"ON OPERATIONS PROCEDURE WHILE GOODS WERE PLACED UNDER A CUSTOMS PROCEDURE AND THE CUSTOMS CONTROL OF THE GOODS IN THE CUSTOMS UNION"

The FCS of Russia worked out an instruction to customs authorities on an operations procedure when goods are placed under a customs procedure and the customs control of goods in the Customs union within

the limits of EurAsEC.

In particular, it informs that as a whole the procedure of customs operations at import of goods to the uniform customs territory of the Customs union and their export from this territory corresponds to that one that is now applied in the Russian Federation. The basic difference is that if foreign goods imported in any of member states of the Customs union and placed therein under a customs procedure of release for internal consumption to receive the status of "goods of the Customs union", except for the goods specified in the Protocol on separate temporary withdrawals from a mode of functioning of uniform customs territory of the Customs union, acquire the right to freely circulate throughout the whole customs territory of the Customs union. The same right to freely circulate throughout the whole customs territory of the Customs union will be applied since July 1, 2010 to the goods originating from the Russian Federation, Byelorussia, and the Republic Kazakhstan, and also the goods which were considered by the named date as domestic in the member states of the Customs union.

The instruction deals in detail, in particular, with: an order of declaring of the goods moved through the customs border of the Customs union within the limits of EurAsEC; issues of classification of goods; issues linked with definition of customs cost and customs payments; customs procedures, including customs transit, temporary import and temporary export, moving of vehicles of international activities.

LETTER OF THE FCS OF RUSSIA OF 29.06.2010, N 01-11/31847

"ON NON-USE OF CERTAIN NORMS OF THE CUSTOMS CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION OF MAY 28, 2003, N 61-ФЗ"

The FCS of Russia informs that the Customs code of the Russian Federation will operate since July 1, 2010 in the part which is not contradicting the Customs code of the Customs union.

The Customs code of the Customs union which norms have direct action will act since July 1, 2010 in the territory of the Russian Federation. In this connection the FCS of the Russian Federation informs that the Customs code of the Russian Federation is subject to application taking into account the changed basic terms and their definitions according to the Customs code of the Customs union. In particular, the term "customs declaring" in the Customs code of the Customs union is introduced instead of "declaring" as it was in the Customs code of the Russian Federation; the Customs code of the Customs union will carry a new term "goods for private use, delivered by a carrier" — the goods for private use, delivered or being delivered to a carrier under an international transportation contract (with a waybill, consignment and other documents) for actual movement through the customs border to an individual or from an individual who do not cross the customs border; instead

of the term "customs registration" of the goods which till July 1, 2010 were subjects to export customs duties, the Customs code of the Customs union will introduce the term "fulfillment of customs operations"; instead of the term "survey of premises and territories" (article 375 of the Customs code of the Russian Federation), the Customs code of the Customs union will use the term "customs inspection of premises and territories" (article 119 of the Customs code of the Customs union); instead of the "customs audit" form of the customs control (article 376 of the Customs code of the Russian Federation) the "customs inspection" form of the customs control will be applied (article 122 of the Customs code of the Customs union). Also the letter carries a list of norms of the Customs code of the Russian Federation which are not applied since July 1, 2010.

LETTER OF THE FCS OF RUSSIA OF 30.06.2010, N 01-11/32342

"ON MOVING GOODS ACCORDING TO A CUSTOMS PROCEDURE OF CUSTOMS TRANSIT IN THE CUSTOMS TERRITORY OF THE CUSTOMS UNION"

The temporary scheme of control over customs transit of goods moved in the customs territory of the Customs union was worked out.

The following scheme of control over movements of the specified goods will be applied since July 1, 2010 and until adjustment of full-scale information interaction of customs authorities of the Russian Federation and those of the Republic of Kazakhstan in the control over customs transit of goods.

When goods are moved from the territory of the Russian Federation, including transit from the third countries, in the Republic of Kazakhstan or transit through the Republic of Kazakhstan territory in the third countries: the Russian customs body in which region of activity the corresponding check point is located, will finalize the customs procedure of customs transit of goods registered by the Russian or Belarus customs body; the Kazakhstan customs body in which region of activity there is a corresponding check point through the Kazakhstan-Russian site of the border, makes out a customs procedure of customs transit for transportation of goods on the territory of the Republic of Kazakhstan or transit through its territory.

While goods are moved from the territory of the Republic of Kazakhstan to the Russian Federation, including transit through its territory to the third countries, the corresponding Kazakhstan customs body will finalize the customs procedure of the customs transit formalized by the departure Kazakhstan customs body, and the corresponding Russian customs authorities will finalize the customs procedure of the customs transit on the transportation of goods to the Russian

or Belorussian destination customs body.

LETTER OF THE FCS OF RUSSIA OF 01.07.2010, N 01-11/32361

"ON PAYMENT OF CUSTOM CHARGES"

The FCS of Russia explained some issues concerning payments of custom charges.

In particular, it informs that according to article 72 of the Customs code of the Customs union (CUCC), types and rates of custom charges are established by the legislation of member states of the Customs union. The Customs code of the Russian Federation (RFCC), operating until cancelled but in a part which is not contradicting CUCC, establishes custom charges for customs registration. In this connection custom charges for customs registration under rates and in the order stated in the CC of the Russian Federation are subject to payment as the custom charges raised by customs bodies for their fulfillment of actions dealing with release of goods until modification of acts of the Russian Federation concerning application of custom charges.

EXPLANATION OF THE DEPARTMENT OF MAINTENANCE OF TRAFFIC SAFETY OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF RUSSIA

MOTOR LICENSING AND INSPECTION DEPARTMENT EXPLAINED A NEW ORDER OF DEPRIVATION OF DRIVING LICENSES.

The term of deprivation of the right to drive a vehicle starts from the date of the introduction into validity of the decision on appointment of administrative punishment. According to the amendments brought by the Federal law of 01.07.2010, N 145-ФЗ, in article 32.7 of the Code of administrative offences of the Russian Federation, within three working days from the date of the introduction into validity of the decision, corresponding documents (the driver's license, the temporary permission to drive transport means) should be handed over in the division of the GAI executing the given administrative punishment, and in case of loss of documents — a statement should be handed in on it.

If within the specified term the given requirement is not executed, the driver is considered as evading from delivery of documents. Thus the term of deprivation of the right to drive a vehicle is interrupted. The term will begin only from the date of delivery (withdrawal) of the driver's license (the temporary permission), or receipt in division of GAI of the statement on the document loss.

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

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

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

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

ФСП-1		АБОНЕМЕНТ	
издания)		газету журнал	
		29876 (индекс)	
		«Международные автомобильные перевозки»	
		Количество комплектов	
		на 2008 год по месяцам:	
1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
Куда			
(почтовый индекс)		(адрес)	
Кому			
		(фамилия, инициалы)	

ДОСТАВОЧНАЯ КАРТОЧКА											
газету на журнал											
29876											
«Международные автомобильные перевозки»											
Стоимость	подписки руб. коп. Количество комплектов										
адресовки	руб. коп.										
на 2008 год по месяцам:											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Куда											
(почтовый индекс)		(адрес)									
Кому											
		(фамилия, инициалы)									

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

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



СЕТЬ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ШИННЫХ ЦЕНТРОВ

Оформление ШЦ по стандартам TYREPLUS

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

Покупка оборудования, льготные условия

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

Финансовая поддержка

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

Профессиональное обучение

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

Помощь в развитии бизнеса

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

Реклама сети TYREPLUS

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



Как стать участником?

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

www.tyreplus.ru



Телефон
горячей
линии:

8 800 700 88 28