

МАП

1

89/2010

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls

A large, high-quality portrait of a middle-aged man with a receding hairline, wearing a dark navy blue suit, a white shirt, and a patterned tie. He is sitting in a black leather office chair, leaning forward with his hands clasped on a wooden desk. The background is a solid blue color.

МИНИСТР
своей судьбы

«АСМАП-Профи 2010»



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

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

«Международные автомобильные перевозки»
№ 1, январь – февраль 2010 года
Подписные индексы в каталоге
«Роспечати» 29876 и 80271
Регистрационное свидетельство № 015455
Учредитель и издатель –
Ассоциация международных
автомобильных перевозчиков (АСМАП)

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

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

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

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

Отпечатано
в ООО ПО «Периодика»
107005, Москва, Гарднеровский пер., д. 3 стр. 4
Заказ № 11196

«International Road Hauls»
№ 1, January – February 2010
Editor-in-Chief Antonina Kamchatova
Deputy Editor-in-Chief
Victoria Romanova
Art-Director Valery Blokhin
Translated by Victor Borodin
Proof Reader Natalia Yarovikova
Editorial office: 64, Leningradsky Prospect,
125319 Moscow, Russia
Phone: (495) 232-6627, (499) 155-0149
Fax: (495) 232-6628
Published by ASMAP (Association
of International Road Carriers)
Appears bimonthly in Russian and English



АСМАП

Юбилей

2
Министр своей судьбы

Регионы

18
«Восточные ворота» России

24
Сибирская альтернатива

28
Сквозь призму отчетов

34
Бизнес в кризис: вре-
мя развиваться

ОБЩЕЕ ДЕЛО

Регионы

40
На защите интересов России

ГЛОБУС

Протокольный отдел

42
IRU в Евроазиатском регионе

НАШИ КОНСУЛЬТАЦИИ

43
Изменения в норматив-
ном законодательстве

49
Новости законодательства

ENGLISH VERSION

57
News of the legislation

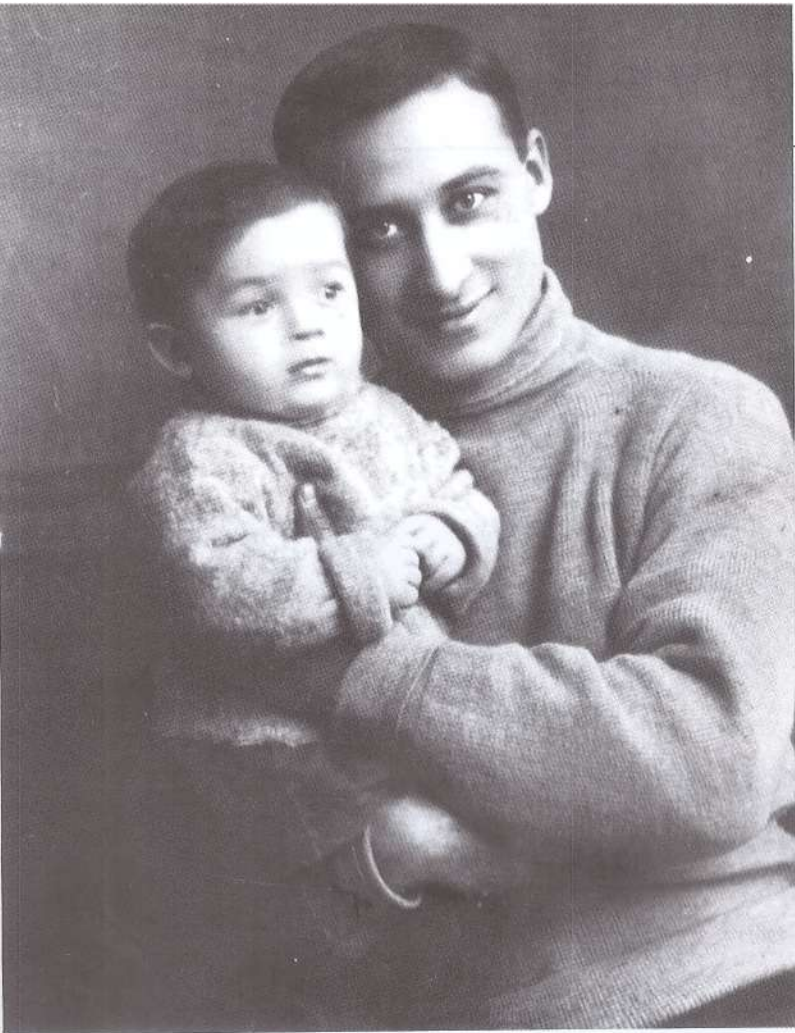
МИНИСТР своей судьбы

Юрий Сергеевич Сухин... Сколько искреннего уважения к нему в среде автотранспортников! Сегодня за его плечами жизнь по-настоящему счастливого человека. Свой 80-й день рождения Юрий Сергеевич встречает в расцвете мудрости, он по-прежнему полон сил и энергии и принимает поздравления от друзей и коллег со всего мира.

Истоки...

Родился Юрий Сухин 15 марта 1930 г. на Украине в Харькове в семье потомственных транспортников. Мать Фаина Алексеевна и отец Сергей Митрофанович много внимания уделяли сыну, который хоть и приносил домой отличные отметки, но хулиганил так, что сердобольные соседки докладывали матери о школьных проделках Юры. Позже Ю. Сухин напишет: «Я глубоко благодарен своим родителям, что они не жалели средств для моего развития. Пианино, футбольный мяч, велосипед... Что еще надо было в послевоенном трудном детстве, чтобы ощущать себя счастливым, окруженным родительскими заботой и вниманием?»





На руках у отца

В 1949 г. Юрий Сухин окончил с отличием Хорольский техникум механизации сельского хозяйства по специальности техник-механик и в том же году поступил в Харьковский автомобильно-дорожный институт. Спортсмен и отличник Юрий Сухин обладал молниеносной реакцией, был вра-

тарем футбольной команды института, и однажды чуть было не поменял профессию автомобилиста-транспортника на судьбу профессионального спортсмена. На молодого вратаря обратили внимание известные тренеры, однако, посоветовавшись с людьми старшими и более опытными, Юрий все-таки остановил свой выбор на получении профессии, хотя со спортом не расстанется и по сей день. Он хорошо играет в теннис и, по большому счету, многих своих коллег пристрастил к активному и здоровому образу жизни.

«Мы были молоды и энергичны, каждый из нас искренне верил в то, что нам выпала завидная судьба - строить самое справедливое на земле общество. Скажу откровенно, мы были убеждены, что это так есть на самом деле. Причастность к комсомолу окрыляла, нам хотелось, чтобы новая, счастливая жизнь наступила как можно быстрее. Мы были лишены меркантильности, презирали бытовой уют. Нашими поступками руководили чистые помыслы, искренние намерения, стремление видеть Родину еще более могучей и прекрасной».

После окончания Харьковского автодорожного института в 1954 году по распределению был направлен в Узбекскую ССР в город Ходжейли. Для полноты картины, взглянув на карту, можно увидеть, что расположен город вдали от больших центров в 500-х километрах от железнодорожной станции между двумя пустынями Каракум и Кызылкум... Будучи молодым и предприимчивым специалистом в должности главного инженера автобазы, с большим уважением и вниманием относился к национальным традициям и особенностям ведения дел в среднеазиатской республике, что, возможно, спустя много лет сыграло известную роль, когда

Вехи биографии

1954-1955 гг. - Главный инженер автобазы №25 г. Ходжейли.

1955-1956 гг. - Начальник гаража, инженер ПТО Ставропольского крайавтотреста Минавтошосдора РСФСР.

1956-1961 гг. - Главный инженер, начальник Невинномысского автотранспортного хозяйства.

1961-1963 гг. - Заместитель управляющего Ставропольского крайавтотреста.

1963-1968 гг. - Начальник Брянского транспортного управления Минавтошосдора РСФСР.

1968-1971 гг. - Заместитель начальника, начальник Республиканского объединения «Уралавтотранс».

1971-1977 гг. - Начальник Главного управления международных автомобильных сообщений «Совтрансавто» при Минавтотрансе РСФСР.

1977-1983 гг. - Заместитель министра автомобильного транспорта РСФСР.

1983-1990 гг. - Министр автомобильного транспорта РСФСР.

1990 - 2009 гг. - Президент Ассоциации

международных автомобильных перевозчиков (АСМАП).

С 2009 г. - Почетный президент АСМАП.

Ю. Сухин принимал активное участие в работе советских политических и общественных организаций. Избирался членом Невинномысского горкома КПСС Ставропольского края, депутатом Ленинского района Совета трудящихся Ставрополя, был кандидатом, членом бюро Брянского обкома партии, депутатом Брянского городского Совета трудящихся. Делегат XXVII и XXVIII съездов КПСС, всесоюзной партийной конференции. Депутат Верховного Совета РСФСР 2-х созывов.

Ю. Сухин - доктор транспорта, академик Академии транспорта Российской Федерации. Ему присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта РСФСР» и в разное время вручены государственные награды: орден Трудового Красного Знамени, два ордена «Знак Почета», орден Дружбы народов, афганский орден Красного Знамени и другие награды.



Институтская футбольная команда. Вратарь Ю. Сухин - второй справа

обстоятельства сложились так, что Юрию Сергеевичу довелось работать в Афганистане. Умение увидеть и понять проблемы простых тружеников, найти способы их решения, предложить выход из сложных ситуаций – вот стиль работы, который формировался у начинающего руководителя Юрия Сухина. Будь это простые работы на Брянщине, в Подмосковье или афганские бедняки. Он сердцем почувствовал,

что рабочему человеку надо дать уверенность в зарплатке и своем завтрашнем дне, где жить и чем кормить свои семьи... Тогда можно «спрашивать и за результаты труда». И быть уверенным, что люди ответят добросовестным трудом и поддержат своего руководителя. Поддержка коллектива всегда очень важна для Юрия Сергеевича,

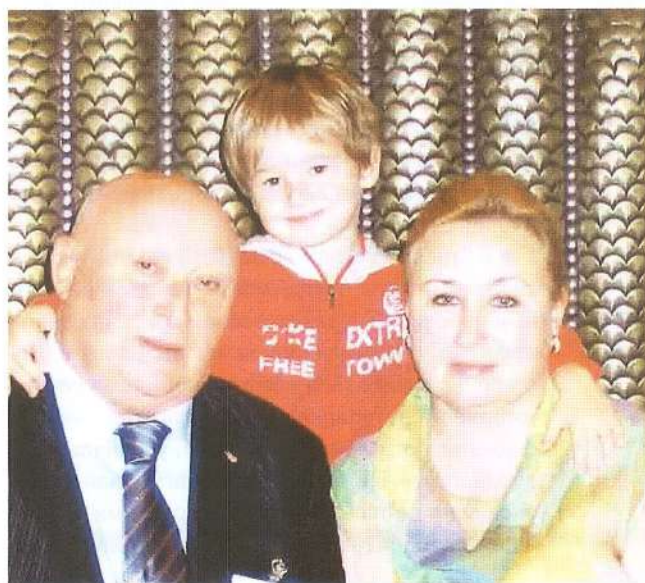
Дважды удостоен Почетной грамоты Правительства Российской Федерации.

Ю. Сухин – автор двух книг, которые написаны удивительно откровенно, задорно и бескомпромиссно... с надеждой и верой в будущее нашей Родины!

Решившись на откровенный разговор о судьбе страны через развитие автомобильной отрасли Советского Союза, он назвал свою первую книгу «Судьба министра». Вторую книгу Юрий Сергеевич с полным основанием написал как министр своей судьбы...

Ю. Сухину удалось пройти множество извилистых дорог по коридорам власти, преодолеть тысячи километров заснеженных и обожженных солнцем трасс, быть на вершине власти, пройти огонь, воду и медные трубы...

И в тяжелейший момент современной истории России, 20 лет назад вновь оказаться профессионально востребованным и начать одну из своих самых ярких жизненных страниц, где есть место любви и работе, счастливому семейному очагу и сыну.



Сына Сухин назвал в честь своего отца - Сергеем



Третий курс. Подготовка к экзаменам. Ю. Сухин - третий справа

его бережное отношение к своим кадрам продиктовано глубочайшим пониманием того, как долго и по крупицам, вместе с житейским опытом набирается настоящего профессионализма молодой специалист и потому так дорого ценится.

«Я понимаю, что наступило новое время, а у каждого времени – свои герои. Но, когда вспоминаю свою молодость, молодость своего поколения, сравниваю наши идеалы с нынешними, мне становится жаль молодых людей. Мне кажется, настоящая жизнь обходит их стороной, они не испытывают тех чувств, которые испытывали мы и которые выражены в словах замечательной песни: «Раньше думай о Родине, а потом о себе».

Работа в Ходжейли вспоминалась долго по многим причинам. В крайне тяжелые моменты Ю. Сухин говорил, перефразируя известное высказывание: «Дальше Ходжейли не пошлют...».

Ставропольский период

Вскоре в Ставропольском крае начал строиться Невинномысский химкомбинат, где нашлась работа и для его жены, молодого специалиста-химика, туда же перевели на работу и Юрия Сергеевича.

В Ставропольском крае Ю. Сухин ввел новую систему оплаты труда, когда каждый ремонтный рабочий был заинтересован в сокращении простоев и повышении качества работы. Постепенно повышался коэффициент технической готовности автопарка и, как следствие, начала снижаться стоимость перевозок, увеличиваться производительность труда. Но настоящая жизнь окрашена не только светлыми красками, всегда есть темные полосы, есть оттенки и полутона. И,

конечно же, бывало всякое...

«Через забор от нашего предприятия был авторемонтный завод. Я подружился с директором Иваном Васильевичем Мирошниченко. Это был опытный, выдавший виды хозяйственник, стиль и методы работы которого были сформированы в условиях тотального дефицита на все. Однажды я озадачил его:

– Знаешь что, Иван Васильевич? А давай-ка проведем друг к другу подземный ход...

Он с удивлением воззрился на меня:

– Что с тобой? Приключенческих книг начитался?

– Штанов жалко.

– Каких еще штанов?

– Твоих работников и моих. Если сосчитать, сколько они их изорвали, перелезая через забор, то строительство подземного хода обойдется дешевле...».

И еще одна черта станет для него отличительной – равнодушие к проблемам людей. Внимание к людям и верная оценка как деловых, так и нравственных качеств работающих рядом – неотъемлемая часть руководящего стиля Ю. Сухина на любом уровне и на любом служебном посту.

«Если кому-то из нас, получивших высшее образование, что было в те годы большой редкостью, не терпелось выделиться своей ученостью, выпатить свое особое положение, то их быстро опускали с небес на землю, окунали в реальную действительность. Я называл это народной педагогикой. Моральная обстановка в трудовых коллективах не давала никому зазнаваться, ставить себя выше других, пренебрежительно, свысока относиться к окружающим».

Вот так. Со временем стало понятно, чтобы управлять коллективами людей, приходилось не только держать жесткую линию поведения, участвуя в буквальном смысле в битве за урожай, помогать колхозам и совхозам края, мудро «разруливать» взаимоисключающие распоряжения сверху, но и стараться принимать любую необычную житей-

скую ситуацию в коллективе с юмором.

«В Невинномысске мне запомнился один шофер, который, стоило ему слегка выпить, утверждал, что он возил Ленина. Да-да, того самого. Владимира Ильича. Основателя КПСС и Советского государства.

Водитель, между прочим, был классный. В годах. Войну прошел. Замечали за ним этот грешок — за руль нередко садился после рюмки. Конечно, по большому счету надо было снимать его с водительской работы... Но едва только кадровик протянул ему трудовую книжку, как наш ветеран грохнулся на колени передо мной на виду битком набитого зала.

— Юрий Сергеевич! — слезно попросил он. — Клянусь вам, что больше никогда не возьму в рот ни капли водки! Пусть она, проклятая, рекой течет, буду плыть и не хлебну. Даже с похмелья!

Клуб взорвался мощными раскатами хохота здоровых мужских глоток.

Я тоже не мог удержаться от смеха. И сейчас, почти через полвека, вспоминая ту картину, улыбаюсь. Уж очень образно и доходчиво высказался наш Тихонович. Проняло,



Руководство Невинномысского автотранспортного хозяйства. Справа - Ю. Сухин



Уважаемый Юрий Сергеевич!
Сердечно поздравляю Вас с 80-летием!

Всю свою жизнь Вы посвятили автотранспортной отрасли. Под Вашим руководством проходило ее становление и развитие. Неоценим Ваш многолетний труд и богатый опыт в организации автотранспортных предприятий, в создании законодательной базы автомобильного транспорта, в воспитании и продвижении профессиональных кадров.

Вы много сделали для развития транспортного комплекса страны. Благодаря Вашему постоянному вниманию и настойчивым усилиям была создана материально-техническая и законодательная база для международных автомобильных перевозок. Под Вашим руководством Ассоциация международных автомобильных перевозчиков стала одним из крупнейших транспортных объединений и достойно представляет отрасль, как в России, так и за рубежом.

Примите мою искреннюю признательность за плодотворное сотрудничество. Ваше мнение всегда было и остается мнением государственного деятеля и профессионала высочайшего уровня.

От всей души желаю Вам крепкого здоровья и новых больших успехов в профессиональной деятельности на благо великой России.

Министр транспорта
Российской Федерации

И.Е. Левитин



Дорогой Юрий Сергеевич!

От имени Ассоциации международных автомобильных перевозчиков позвольте поздравить Вас с 80-летием! Нам несказанно повезло, что два десятилетия Ассоциацию возглавляли именно Вы – выдающийся руководитель, заложивший прочные традиции дружбы, доверия и созидательного сотрудничества. Ваши заслуги перед АСМАП огромны, а опыт бесценен. Мы всегда встречали у Вас самое внимательное и доброжелательное отношение к нашим инициативам, и именно благодаря Вашему постоянному вниманию и настойчивым усилиям в стране укреплялась материально-техническая база международных автоперевозчиков и совершенствовалось транспортное законодательство.

Ваше блестящее руководство, высочайшая ответственность и умелый подбор кадров сделали АСМАП мощной и авторитетной организацией. Мы высоко ценим опыт сотрудничества с Вами и осознаем, как много Вы сделали для развития международных автоперевозок и всего транспортного комплекса страны.

Многие люди не только в России, но и за рубежом с чистой совестью скажут, что им выпала великая честь трудиться рядом с Вами – энтузиастом своего дела, глубоко порядочным, интеллигентным человеком, который не только посвятил всю жизнь автодорожному транспорту, но и всегда готов делиться своим уникальным опытом и знаниями!

Примите наши искренние поздравления с юбилеем, пожелания доброго здоровья и благополучия близким!

Президент АСМАП

Е.С. Москвичев

небось, каждого.

Ну, что, мужики, будем делать? — обратился я к залу, когда смех утих. — Оставить?

Оставить! — выдохнул клуб.

— Ладно. Будем считать, что решение принято. Подошел к Тихоновичу, по-прежнему стоявшему на коленях, помог ему подняться:

— Идите..., но машину сдайте. Руль мы Вам больше доверить не можем...».

Ветеран остался работать в ремонтных мастерских. И люди в трудовом коллективе тоже оценили, каким образом руководитель вышел из очень непростой ситуации, не обидев заслуженного человека, прошедшего Великую Отечественную... И одновременно вывел из-под удара все предприятие, так как в случае аварии или другого инцидента последствия могли быть удручающе тяжелыми.

...Спустя годы Юрий Сергеевич размышляет о судьбе, прошлом и будущем России, как бы это не звучало патетически. Обсуждает различные возможные пути развития экономики России в начале 90-х с друзьями и коллегами, имеющими, так же, как и он, огромный управленческий опыт, талант предпринимателя и ясное понимание последствий принятых решений. Причем они действительно могут предполагать, как могла бы измениться экономика государства и на каком месте находилась бы страна сегодня, если бы были приняты те, а не иные решения.

«Нам выпало жить именно в эту, а не в иную пору, и этим все сказано. Можно до бесконечности прокручивать в уме различные варианты, но это бессмысленное занятие. Что свершилось, то свершилось. Не от меня лично и не от моих коллег зависело, что России выпал именно тот путь, которым она идет. И возвращение к прошлому, каким бы прекрасным оно не выглядело из сегодняшнего далека, уже невозможно».

Партизанский край

После Ставрополя в 1963 г. состоялся переезд на Брянщину. Так начинался брянский, пожалуй, очень успешный и плодотворный этап в жизни, когда знаний и опыта было предостаточно, сил хватало на все: и чтобы руководить, и чтобы всюду успевать, и чтобы реализовывать самые смелые задумки... Именно в этот период появилось чувство глубокой ответственности за среднерусскую землю, за ее бездорожье и бедность, и обида за подход чиновников к финансированию российских земель «по остаточному принципу»...

«Когда мы ехали по территории Брянской области, сердце заходило от боли за эту землю, которой, как никакой другой, досталось в годы войны. Следы разрухи и пожарищ встречались нам повсюду. Жители области не покорились врагу. Массовым было партизанское движение. Еще в пути мы услышали волнующую историю о том, что целый район — Дятьковский — немцам так и не удалось захватить. Всю войну там действовала советская власть, работали прежние учреждения».

Так вот, на Брянщине одним из насущных вопросов стало качество дорог, точнее, их отсутствие... В зимнее время дороги заметало снегом, в осенний дождь и весеннюю распутицу — они становились непроходимы... Следовательно, автомобильный транспорт попросту выходил из строя. А это для Ю. Сухина означало только одно — необходимо строить дороги. И сегодня работают на благо человека дороги, построенные при его непосредственном участии. Строить дороги, чтобы осуществлять автоперевозки, строить жилье, заботиться о людях. И, непременно, помнить тех, кому мы обязаны мирной жизнью.

Тогда появилась идея создать Курган Славы на границе трех союзных республик — России, Украины и Белоруссии. Конечно, сложно даже представить себе, какие сугубо технические проблемы стояли перед исполнителями этого проекта. Ведь решили на добровольных началах насыпать Курган Славы. Ну, а когда стало понятно, что осуществлять перевозку земли нужно за чей-то счет, оплачивать дополнительные рейсы, наряды, накладные, расход топлива... стали искать выход. И тогда по предложению Ю. Сухина работники автотранспортных предприятий Брянщины включились в соревнование за экономию топлива и километража, чтобы один раз в день водитель мог сделать бесплатный рейс и привезти землю на Курган Славы.

А когда открывали Курган Славы, у Ю. Сухина возникло предложение установить здесь не только памятную стелу о партизанском прошлом Брянской земли, но и памятник воинам-автомобилистам. Он же предложил и саму идею создания монумента и получил одобрение от руководителей области.

Так из необработанного камня, как из ночной темноты, возникает автомобиль, на подножке которого водитель... Он движется к линии фронта, напряженно всматриваясь вдаль. Дорога неизвестна и полна опасностей на каждом повороте. И надо добраться живым, в сохранности доставить груз... Эх, дороги...

В 1968 году на 112-м километре трассы Орел -



Торжественный митинг у памятника воинам-водителям

Брянск - Гомель был возведен мемориальный памятник в честь 18-й автомобильной бригады, созданной в Брянске и прошедшей боевой путь до Берлина.

Проезжающие мимо водители гудком автомобильного клаксона отдают долг памяти воинам-автомобилистам, павшим на дорогах Великой Отечественной. Эта зародившаяся традиция прижилась прочно и сразу. И заставляет людей призадуматься, возможно, замолчав на несколько минут...

В Брянске сделано было очень много. Рачительный хозяин и мудрый руководитель, Ю. Сухин даже переходящее Красное Знамя Совета Министров не уступал, а в крайнем случае делил свою победу в социалистическом соревновании с не менее удачливым и работоспособным руководителем предприятия, например, железнодорожного транспорта.



В столицу

Успехи в работе были очевидны для всех, и потому закономерным стало и приглашение ехать на работу в Москву.

«Когда я уезжал в Москву, ... все меня провожали. За городом устроили небольшой мальчишник для узкого круга. Было весело и шумно. Сожгли мою шляпу». А еще был тост: «Когда тебя прислали в Брянск, мы, старые руководители, подумали: слишком молодой для такой должности. Вскочка, наверное. Ничего, он долго здесь не продержится. Ошиблись мы, Юрий Сергеевич! Очень сильно ошиблись. Поэтому я хочу поднять тост за ошибки. Пусть их, именно таких ошибок, будет как можно больше!»

Почти целый год Ю. Сухина пытались уговорить переехать на работу в Москву, он отказывался, приводил убедительные аргументы в пользу своей нужности и полезности на прежнем месте работы, о незавершенности своих проектов, о людях, которым давал обещания... Ю. Сухин не искал повышений по службе, не «выстраивал» сложных диспозиций, работа сама находила его.

Москва встретила Сухина столичным темпом, спешкой, другими масштабами и расстояниями, бесконечными делами и одиночеством, поскольку семья смогла переехать лишь через полгода. Работа на порученном ему уральском направлении отнимала много сил, ведь из Москвы проблемы регионов виделись по-иному и решать их надо было иными способами.

«Сколько себя помню на руководящих должностях, столько и слышу, что во всех бедах регионов виноват центр. Кстати, когда сам работал в низовке, тоже крыл, на чем свет, союзные власти. Потом, перейдя в этот самый центр, увидел, что не все так просто. Но для понимания этой простой истины надо очутиться в министерском кресле, что удастся далеко не каждому. Отсюда постоянные нападки на центр, на несправедливое распределение фондов».

Совтрансавто

В апреле 1971 г. Ю. Сухин возглавил Главное управление международных автомобильных сообщений «Совтрансавто». Надо было решать невероятное количество вопросов: кадровые, визовые, экономико-правовые... и все это сразу, не откладывая на потом. Решать все наболевшие проблемы без серьезного предварительного анализа ситуации было трудно. Очень остро встал вопрос профессиональной подготовки водителей на международных направлениях. И Юрий Сергеевич выступил инициатором создания учебных центров, которые бы готовили профессиональные кадры в полном объеме, с учетом всех профессиональных и общественно-политических требований, предъявляемых к водителям, имеющим многократную визу для выезда за рубеж.

Как бы не распоряжалась судьба, на каком бы посту и в какой бы должности не находился Ю. Сухин, он первым делом собирал вокруг себя профессиональную команду, которую продолжал учить, чтобы были самыми знающими, самыми опытными, непревзойденными авторитетами в области международного автотранспорта.

По инициативе Юрия Сергеевича Сухина в «Совтранс-

савто» были организованы профильные семинары, которые проводились под эгидой Минфина, Госплана, Минвнешторга, где выступали работники министерств и ведомств, связанных с зарубежной деятельностью: специалисты по внешнеэкономической деятельности, валютным операциям, особенностями функционирования банковской системы за рубежом, правовым аспектам коммерческих сделок.

Началось подписание межправительственных соглашений, которые и регламентировали юридическую основу международных автоперевозок. Одним из первых было подписано соглашение с Финляндией. На посту начальника Главного управления международных автомобильных сообщений «Совтрансавто» Ю. Сухин добился отдельной строки в бюджете, и это стало подтверждением огромной значимости предприятия, его успешности и особого доверия к руководителю. А всего за 7 лет была создана и обустроена мощная система из 12 автопредприятий. К началу 80-х «Совтрансавто» стало одним из самых крупных в мире международных автоперевозчиков.

И, как уже бывало не раз, последовало новое назначение – в этот раз на должность замминистра, ведающего внешнеэкономическими связями. Это подразумевало участие в межправительственных и межведомственных переговорах, необходимость системно и в полном объеме знать и контролировать весь комплекс вопросов по взаимовыгодному сотрудничеству и партнерству.

Но в декабре 1979 г., когда сообщили о вводе Ограниченного контингента советских войск в Афганистан, Юрий Сергеевич почувствовал свое скорое назначение на эту неизвестную тогда нам войну...

Открытие первого погранперехода между СССР и КНР



Уважаемый Юрий Сергеевич!

Я горжусь тем, что мне выпала честь работать с Вами. Ваш вклад в развитие автомобильного транспорта огромен, Ваш авторитет среди автоперевозчиков непререкаем.

Вызывает глубокое уважение то, как Вы легко и всегда со знанием дела можете организовать решение самых сложных задач и проблем.

Вы наделены редким даром увидеть в человеке лучшее, суметь использовать его потенциал в интересах дела. Высочайший профессионализм и уважительное отношение к работающим рядом с Вами людям привлекли в Вам великое множество учеников. И я искренне рад, что могу отнести себя к их числу.

Я не перестаю учиться Вашему подходу к работе и стилю взаимоотношений с коллегами и перевозчиками. От всей души желаю Вам еще много лет передавать нам свои знания и опыт, вести привычный Вам активный образ жизни, радовать своих родных и близких крепким здоровьем и хорошим настроением.

Генеральный директор
АСМАП

А.Н. Курушин



С глубочайшим уважением поздравляю нашего НАР-КОМА со знаменательным юбилеем.

Юрий Сергеевич внес колоссальнейший вклад в развитие автомобильного транспорта Советского Союза и России. Он сыграл ключевую роль в интеграции в международное транспортное пространство, в развитие экспорта транспортного потенциала.

Именно Министр автомобильного транспорта РСФСР сформировал мою судьбу, мой жизненный путь.

Помню, в апреле 1986 года поздно вечером мне, начальнику Волго-Вятского транспортного управления, пришла телеграмма: «Прибыть к министру». В кабинете меня встретил, как обычно улыбающийся Сухин: «Я принял решение пригласить Вас на должность заместителя министра».

Прошло 15 лет. И снова Юрий Сергеевич выстроил мою жизненную линию. Благодаря ему я стал Председателем Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию. При его активнейшем участии и инициативе был создан Союз транспортников России.

К Вам всегда привлекает широта государственного мышления, энтузиазм, упорство в достижении цели, глубочайшая забота о профессионалах автомобильного транспорта.

Поздравляю нас всех, Ваших соратников, с Вашим юбилеем, уважаемый Юрий Сергеевич.

Пожелание одно – оставайтесь таким, как есть, не меняйте ничего в Вашей многогранной жизни.

Начальник Горьковского территориального
автотранспортного объединения,
заместитель министра автомобильного
транспорта РСФСР,
министр транспорта РФ,
автомобилист

В.Б.Ефимов

Афганистан

И вот в должности советника премьер-министра Афганистана 22 февраля в советском посольстве в Кабуле Ю. Сухин встретил День Советской Армии и Военно-Морского флота. И стал свидетелем нападения агрессивной толпы на российское посольство, призывавшей расправиться с «неверными»... Посольство тогда охранялось лишь небольшим составом охранников, и потому автоматы взяли в руки все, чтобы защитить женщин и детей. Помогли наши десантники, приземлившиеся в это время в Кабуле и успешно разогнавшие нападавших.

Но миссия, с которой был направлен в Афганистан Ю. Сухин, требовала стабильной мирной работы. Для начала – создания самой организации по доставке продовольствия и других гуманитарных грузов.

У нашей армии были свой транспорт, свои склады, своя система снабжения, свои маршруты. А Юрию Сергеевичу предстояло руководить гражданским автомобильным транспортом. И где его взять? В посольстве посоветовали – делать ставку на частный транспорт. Но местные жители, и даже предприниматели-афганцы со стажем, были запуганы и получили предупреждения: в случае, если начнутся перевозки государственных грузов, всех ждет смерть от душманов, а машины будут сожжены.

Решили, конечно, вопрос. Из Советского Союза пригнали грузовики, передали их в пользование совместному советско-афганскому предприятию, организовали ремонтную базу...

Словом, с нуля создавали систему автотранспорта государства Афганистан. При этом приходилось буквально «продираться» сквозь стену непонимания, вражды и заблуждений.

Надо сказать, что хорошее отношение простые афганцы видели всегда. И, хотя четко понимали свои интересы, Ю. Сухин умел говорить с людьми и в нужный момент сделать выгодное предложение.

При этом ежедневная работа всех наших представителей была сопряжена с опасностью, а уж работа простых водителей на маршрутах тем более, так как они первыми подвергались грабегам и нападениям на дорогах. Поэтому очень остро встал вопрос защиты людей при перевозке грузов. Но и многие афганцы понимали, что шурави спасают страну от голода... Он сам вел автотранспортную колонну, если было необходимо, сам шел на трудный разговор с людьми, отправляя их в опасный рейс... И всегда повторял, что оружие ему не нужно, он приехал решать мирные задачи грузоперевозок.

Ю. Сухин пробыл в Афганистане три года...

К концу его пребывания обеспечивалось более 50% перевозок внешнеторговых грузов из северных портов ДРА в различные районы страны. Во внутренних перевозках доля госсектора составила более 30 процентов. Но это цифры! Упрямая вещь, как говорят... Но достичь всего этого можно было еще и потому, что Советский Союз поставлял автопоезда КамАЗ, автомобили «Татра» и МАЗы, лучшие



Подписание межправительственного соглашения между СССР и Италией (Москва, Кремль)

специалисты готовили национальные квалифицированные кадры.

И параллельно создавалась по-настоящему надежная материально-техническая база автопарка афганской страны. Теперь наконец-то механизм был отлажен и можно было поэтапно передавать бразды правления в руки афганцев. И возвращаться в Москву, где Ю. Сухина ждало новое назначение... с которым он снова не был готов соглашаться.

И снова столица... министерская

В Москве ждала Юрия Сергеевича судьба министра... 1983-й год и известие о своем назначении Ю. Сухин получил из газеты. Сухой Указ Президиума Верховного Совета РСФСР, опубликованный в «Известиях» гласил — назначить.

Позже станет известно, что из семи претендентов на министерский портфель предпочтение было отдано именно ему. И список конкретных дел и продуманных решений, уже в масштабе России, на уровне регионов, продолжился.

«Я родился и был студентом при Сталине, получил первую руководящую должность при Хрущеве, был заместителем министра при Брежневе, министром при трех генсеках — Андропове, Черненко и Горбачеве, возглавляю крупнейшую Ассоциацию международных перевозчиков вот уже при втором Президенте России».

Хотя на этот период пришлось и бурное освоение Нового Уренгоя, и развитие нефтегазовых месторождений Западной Сибири, в стране произошли катастрофы глобального масштаба, такие как авария на Чернобыльской АЭС, землетрясение в армянском Спитаке. И предстояли серьезные общественно-политические испытания.

На каждую беду Ю. Сухин отвечал и как министр, и как человек, и ликвидация последствий катастроф становилась для отрасли приоритетной задачей. С болью приходилось отодвигать некоторые планы до лучших времен.

Но к концу пребывания Ю. Сухина в должности министра отрасль была «на взлете», каждое из 86 областных предприятий работало с прибылью, выполняло и перевыполняло план. И не только. Стоились автотранспортные предприятия и за рубежом, например, на Кубе, и на Байконуре, для нужд космических проектов. Однако жизнь потребовала, чтобы успешные, экономически состоявшиеся предприятия создавали у себя подсобные хозяйства.

И, хотя многим руководителям это было, мягко скажем, не по душе, помогать своим же людям выживать — вот, собственно, причина, по которой эти же самые руководители автотранспортных предприятий и взялись за распространение опыта создания подсобных хозяйств, ставили на баланс убыточные колхозы.

С этой целью даже проводились выездные заседания



Встреча с министром транспорта Демократической Республики Афганистан г-ном Маздурьяром

коллегии министерства, что придавало значимости самим производственным начинаниям и добавляло скорости исполнению уже продуманных и принятых решений.

Как серьезный руководитель-производитель Ю. Сухин всегда уделял особое внимание условиям не только труда, но и отдыха своих подчиненных. Другими словами, «социалке». Именно при Ю. Сухине социальная сфера Министерства пополнилась прекрасными объектами для отдыха. И деньги были — и на развитие, и на строительство. «...Не хватило времени, чтобы осуществить намеченное. Еще бы одна пятилетка — и основные проблемы, связанные с социальным развитием отрасли, были бы в основном решены. Увы, реформы захлебнулись, не стало и Советского Союза».

Сейчас Юрий Сергеевич вспоминает: «В годы ельцинской реформации власти я настоял на том, чтобы единое министерство транспорта постсоветской России формировалось именно на базе Министерства автомобильного транспорта, которое я возглавлял. Моя линия победила — первым главой нового министерства стал автомобилист В. Ефимов. Не морфлотовец, не речник и не аэрофлотовец, а именно автомобилист». И еще: «Сидя на самом вершине пирамиды власти, невозможно было учитывать все детали сложнейшего хозяйственного механизма, который безостановочно крутился вниз. А мы, республиканские министерства, должны были знать все до мельчайших подробностей, держать в уме полную картину. Иначе — крышка. Не владея положением дел, защитить в Госплане бюджет своей отрасли было невозможно».

В 1974 г. под руководством Ю. Сухина была создана АСМАП — мощная профессиональная структура, способная решать государственные задачи и объединять профессиональные кадры отрасли.

«Немало людей, уйдя на пенсию по возрасту, ломались, и спустя короткое время заканчивали свой земной путь. Самое ужасное, от чего заболевали и уже не могли выкарабкаться, — это ощущение собственной ненужности, обреченности. Человек живет до тех пор, пока у него есть любимое дело, пока оно влечет к себе. Как только утратил интерес к делу — все, конец. А если и раньше не было этого любимого дела? У некоторых не было. У меня было. Поэтому я счастливый человек. Я никогда не тяготился своей работой. Наоборот, она приносила мне радость, ощущение полноты



бытия. Я не мыслил себя без любимого дела, которому отдал всю жизнь».

Итак, впереди была неизвестность и любимая работа длиною в жизнь!

АСМАП

Авторитет и уважение всего профессионального сообщества позволили Ю. Сухину не только неоднократно переизбираться президентом АСМАП, но и действительно являться ее лидером. Когда Ю. Сухину вручали Золотой знак IRU, приветствуя эту награду, встали и стоя аплодировали представители четырехсот членских союзов и ассоциаций из восьмидесяти стран мира. Это признание!

В 1974 г. специальным Постановлением Правительства была создана Ассоциация международных автомобильных перевозчиков. Днем рождения АСМАП может считаться 12 марта 1974 года, когда состоялось учредительное собрание Ассоциации советских международных автомобильных перевозчиков, на котором был принят ее Устав. И, видимо, не случайно эта дата так близка ко дню рождения ее ПЕРВОГО президента.

Хотя само Постановление Совета Министров СССР о создании Ассоциации датировано 18 января 1974 г. И сегодня это совсем не важно. Важным остался факт создания, сохранения и преумножения всего самого лучшего, что удалось объединить в АСМАП.

Все эти годы, как принято говорить, у руля АСМАП стоял Юрий Сергеевич Сухин. Он входит в список самых влиятельных деловых людей России, который всегда открыт для общения, его хорошо знают и высоко ценят за рубежом. Его харизме может позавидовать любой политик.

АСМАП знают и ценят в Правительстве России, Министерстве транспорта, в Торгово-промышленной палате, Российском союзе промышленников и предпринимателей. На посту президента АСМАП Ю. Сухин снова продемонстри-



Поздравляем выдающуюся личность
Юрия Сухина

Почетного Президента АСМАП, члена Президиума IRU

По случаю Вашего 80-летия от имени членов IRU, Президиума IRU и от себя лично хотел бы выразить Вам искренние поздравления и самые добрые пожелания.

Хочу передать Вам слова благодарности за замечательную работу, проделанную Вами в интересах автотранспортной отрасли, и Вашу деятельность не только в России, но и на международном уровне под эгидой IRU. Благодаря широкому кругу Ваших друзей и партнеров и уникальной способности поддерживать тесные отношения с различными частными и государственными организациями Вы вырастили и выпестовали АСМАП, которая к настоящему времени стала мощной и уважаемой ассоциацией и в России, и далеко за ее пределами, хорошо оснащенную, готовую принять любой вызов и не упустить ни единого шанса в меняющемся мире.

Ваша великая приверженность делу развития, продвижения и повсеместного обеспечения автотранспортной отрасли способствовала возникновению между нами глубоких отношений, которые позволили мне считать Вас моим духовным лидером. Эти отношения способствовали укреплению сотрудничества между Востоком и Западом в интересах всех сторон, вовлеченных в систему международного автотранспорта и торговли.

Тот, кто празднует свое 20-летие, очень молод. Тот, кто отмечает четырежды прожитый этот срок, представляется еще моложе. Молодость проходит, а зрелость надо заслужить.

Желаю Вам и Вашей семье всего самого доброго на долгие-долгие годы.

Генеральный
Секретарь IRU

М. Марми



Почетному президенту
Ассоциации международных
автомобильных перевозчиков
Ю.С. Сухину

Уважаемый Юрий Сергеевич!

Искренне поздравляю Вас с 80-летним юбилеем!

Вы посвятили свою жизнь развитию автомобильного транспорта России и блестяще реализовали себя как государственный деятель. На каком бы посту Вы ни находились, Вы последовательно отстаиваете интересы своей отрасли.

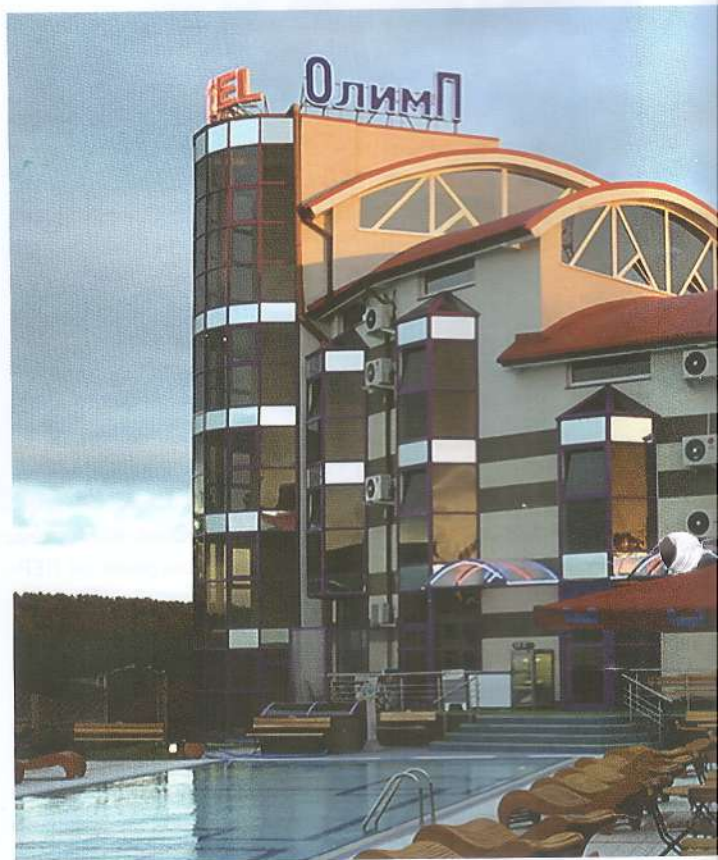
Особого уважения заслуживает Ваша плодотворная деятельность во главе Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, где в полном объеме проявляется Ваш огромный опыт.

Отрадно, что и сегодня Вы полны энергии и творческих замыслов.

Желаю успехов в работе, здоровья и всего самого доброго!

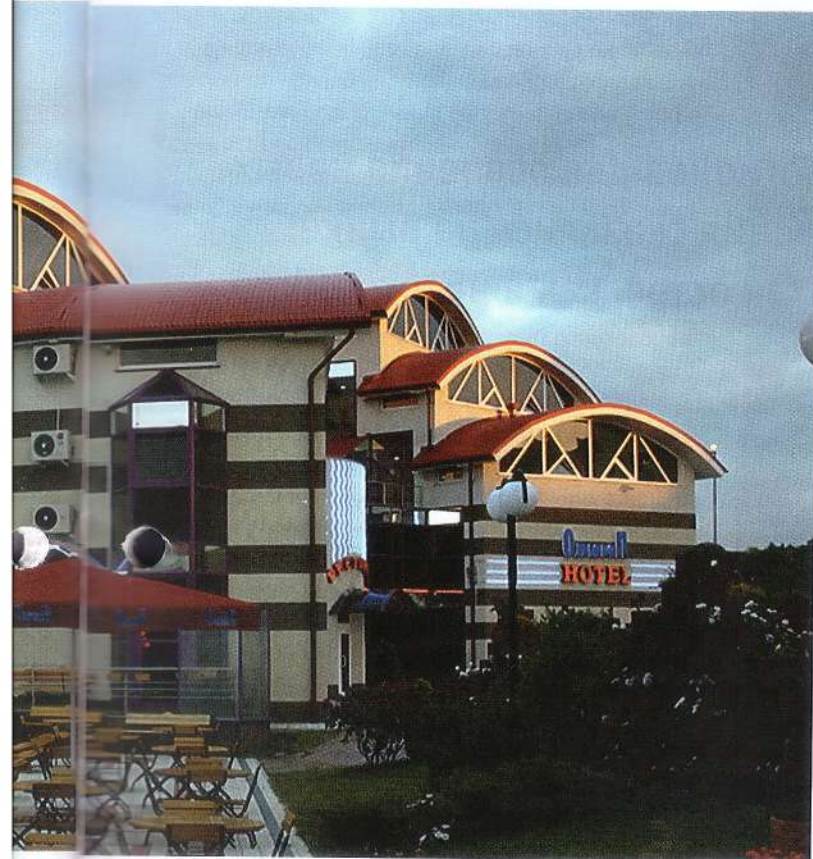
Президент ТПП РФ

Е.М. Примаков



роval умение подбирать кадры, создав высокопрофессиональный коллектив. Впрочем, многие высококлассные специалисты прошли замечательную школу «Совтрансавто», отлично проявили себя в аппарате Министерства автомобильного транспорта и в его региональных управлениях. Собрать таких профессионалов и вырастить кадры, способные решать поставленные самой жизнью очень непростые задачи в масштабах страны и за ее пределами - это, пожалуй, настоящий человеческий подвиг.

Постоянно заботясь о том, что в России нужна и важна подготовка и переподготовка кадров для международных автоперевозок, Ю. Сухин поднимал эту проблему на многочисленных совещаниях и международных встречах. Ничего удивительного не было в том, что европейские представители TESIS проявили активную заинтересованность в обучении российских представителей автоперевозчиков у себя. Причина такой активной заинтересованности, конечно же, предельно ясна. Это деньги, которые Ассоциация заплатит за обучение. И надо отдать должное Юрию Сергеевичу, когда он предпринял ответные действия, сказав, что так «никаких денег не хватит». И на базе транспортных вузов России были созданы шесть центров по подготовке международных перевозчиков. В настоящее время в АСМАП функционируют 14 учебно-консультативных центров, расположенных практически во всех федеральных округах, работает великолепный учебно-оздоровительный комплекс в Светлогорске,



Встреча с Председателем Государственной Думы Г. Селезневым



Встреча с вице-премьером А. Жуковым

оснащенный самой современной компьютерной техникой для обучения новым информационным технологиям.

Если бы не авторитет и усилия АСМАП, то многие проблемы перевозчиков так бы и остались их личными проблемами.

Ю. Сухин: «Сейчас являюсь членом нескольких общественных советов при Министерстве транспорта России, вхожу в состав ряда комиссий. Стараюсь находить «форточку», чтобы участвовать в их работе. Отбывать время не умею, всегда старался приносить пользу, оказывать всемерную помощь и поддержку».

Вся жизнь Юрия Сергеевича Сухина – пример беззаветного служения интересам Родины, в том числе интернациональным, уникальной способности подлинно государственного мышления.

Уважаемый ЮРИЙ СЕРГЕЕВИЧ!

Мы ценим Ваш опыт и знания. Мы по-хорошему завидуем Вашей молодости и жизнелюбью, мы уважаем Вас за профессионализм и колоссальный опыт.

Мы любим ВАС!!!

**С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ,
ДОРОГОЙ ЮРИЙ СЕРГЕЕВИЧ!**



Сибирская альтернатива

Сибирь – один из перспективных регионов для освоения новых маршрутов. Поэтому кризисные явления сказались на рынке международных перевозок СФО не так остро, как в некоторых других округах.



Текст и фото В. Романова

На долю Сибирского федерального округа приходится 4% общего объема российского рынка международных автомобильных перевозок. Наибольшее количество транспортных средств и организаций сосредоточено в основных грузообразующих регионах СФО – Новосибирской области

и Алтайском крае. Тенденция эта будет сохраняться, потому что, например, в крупнейшем транспортном узле Западной Сибири – Новосибирской области – предполагается формирование целых зон, концентрирующих новые промышленные и логистические мощности, что, в свою очередь, потребует коренной модернизации автодорожной сети. Администрация области планирует развивать автодорожные обходы Новосибирска и обеспечить стыковку федеральных трасс «Байкал» и «Чуйский тракт», минуя Новосибирск. Однако она не обещает невыполнимого: «недоремонт» автодорог сохранится, доля дорог, не соответствующих нормативу, в ближайшие два года составит примерно 30%.

Чтобы определить возможности освоения перевозки грузов по участку трассы «Байкал» Чита – Хабаровск – Владивосток, в прошедшем году под руководством члена Правления АСМАП Н. Кондратьева был организован автопробег Иркутск-Владивосток-Иркутск. Был проведен мониторинг состояния дорог и придорожной инфраструктуры.

Куда идут грузопотоки

Кризисная ситуация отразилась на рынке международных автоперевозок СФО не так остро, как в других округах. В Алтайском крае и Новосибирской области объемы перевозок даже возросли, в основном за счет наращивания грузопотоков на казахском направлении, доля которого поднялась до 37%. По Киргизстану и Монголии перевозки также возросли, а вот китайское направление по объемам перевозок переместилось на второе место. Одновременно обрисовалась и проблема – паритетные перевозчики смогли в период кризиса повысить свою долю на рынке СФО до 50,1%, переключив на себя существенные объемы, ранее выполняемые российским транспортом.

Эти и другие проблемные вопросы обсуждались на региональном Совете перевозчиков СФО, конференции «Состояние, проблемы и перспективы развития рынка международных автомобильных перевозок в Сибирском федеральном округе»



и ежегодном собрании транспортных предприятий – членов АСМАП.

К мероприятиям была приурочена выставка «Сибирь-Трак 2010». В представленной экспозиции особый интерес перевозчиков вызвал эндоскоп «Видеочек» компании Shell, предназначенный для определения технического состояния двигателя без его разборки.

На конференции выступили заместитель генерального директора АСМАП Е. Судаков, заместитель руководителя Департамента транспорта и дорожного хозяйства Администрации Новосибирской области В. Епимахов, руководитель Сибирского управления государственного автодорожного надзора С. Иванько, первый заместитель начальника Сибирского таможенного управления Ю. Шевченко, генеральный директор Новосибирской торгово-промышленной палаты Ю. Бернацкий, и.о. руководителя Сибирского территориального управления «Росграницы» А. Куленко и др.

Участники конференции обменялись мнениями об оптимизации международных автоперевозок. Так, Е. Судаков отметил, что хотя в Сибирском ФО количество действительных членов Ассоциации увеличилось с 52 до 57, этого объективно недостаточно. Вот и сейчас заявления на вступление в члены АСМАП подали всего 2 компании. Доля рынка автомобильных перевозок РФ, приходящаяся на СФО, составляет 4%, а количество предприятий – только 2,5% от общего числа. При этом в лидерах находятся Новосибирская область и Алтайский край, увеличилось число членов АСМАП также и в Кемеровской области, Красноярском и Забайкальском краях.

В Омской области количество членов Ассоциации снизилось. Председатель регионального Совета В. Колосов считает, что в этом нет ничего удивительного – две компании из трех выбыли в связи с известной проблемой 147-го Постановления (к ложке меда государство добавило бочку дегтя), а если учесть, что с этого года ставка транспортного налога в области возросла чуть ли не вдвое, справиться с финансовыми трудностями будет еще сложнее. В других областях и краях округа ставка либо осталась прежней, либо возросла несущественно.

В 2009 г. сибирскими автопредприятиями было приобретено чуть более полусотни автомобилей. Выбытие же парка было массовым, и причины этого процесса также очевидны – во-первых, ужесточение требований к держателям книжек МДП, эксплуатирующим арендованные транспортные средства, во-вторых – вынужденный возврат транспортных средств из-за проблем с выплатой по лизинговым контрактам.

Выступая перед перевозчиками, Ю. Шевченко отметил, что приоритет развития таможенных технологий – система предварительного электронного декларирования, что поможет справиться



с увеличением числа правонарушений, всплеск которых отмечен в 2009 г. (33 административных и 2 уголовных дела). В. Иванько, говоря о правонарушениях, заверил перевозчиков, что «другого понимания, чем защита российского перевозчика, у нас нет. Ни один иностранный перевозчик не получит за правонарушение по минимуму, что, впрочем, не означает, что мы приветствуем нарушения, допускаемые российскими автотранспортными компаниями».

Системные решения

Общая протяженность государственной границы, проходящей по территории Сибирского федерального округа, – 11460 км, в том числе с Казахстаном – 2685 км, с Монголией – 3469, с Китаем – 1141 км. На ней постановлениями Правительства РФ предусмотрено 69 пунктов пропуска. Сейчас реально функционируют 46, из которых 25 являются автомобильными: на границе с Казахстаном – 14, с Монголией – 8, с Китаем – 3.





Основная проблема большинства пунктов пропуска в СФО - функционирование по временной схеме. АПП не обустроены (в частности, блоки контейнерного типа не рассчитаны на использование их в условиях Сибири, прилегающие территории и подъезды к ним не развиты) и не соответствуют типовым требованиям по комплексному оборудованию и оснащению (нет оборудованных площадок и средств для досмотра и разгрузки транспортных средств, холодильных установок, значительно удалены СВХ). На сегодняшний день всего 6 автомобильных пунктов пропуска построены и работают по постоянной схеме.

В настоящий момент осуществляется передача всех АПП с баланса ФТС на баланс «Росграницы», которая будет осуществлять их эксплуатацию. Ее представители обещают, что на всех действующих пунктах пропуска будут указаны телефоны филиалов «Росграницы», и все возникающие у перевозчиков в связи с процедурами передачи проблемы будут решаться в кратчайшие сроки.

Руководитель филиала АСМАП по СФО А. Кукин возглавил Общественный Совет при территориальном управлении «Росграницы».

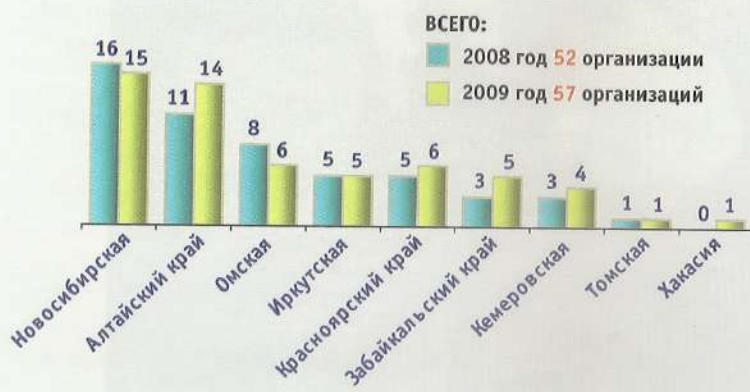
Вопросы и ответы

К собранию перевозчиков СФО Администрацией АСМАП заранее были подготовлены ответы на наиболее часто встречающиеся вопросы транспортных компаний округа, которые перевозчики получили в раздаточных материалах. На вопросы перевозчиков на собрании отвечал заместитель генерального директора АСМАП Е. Судаков.

В частности, на вопрос, возможно ли расчистить рынок экспедиторских услуг от фирм-однодневок, ответ пока малоутешителен: в настоящее время возможна только добровольная сертификация услуг, проводимая Ассоциацией российских экспедиторов. АСМАП рекомендует своим членам расширение и укрепление сотрудничества с «АСМАП-Логистик», а также с экспедиторскими компаниями - ассоциированными членами АСМАП.

Серьезный вопрос, который волнует сибирских перевозчиков, - это поборы в Казахстане. «Даже при наличии всех правильно оформленных документов и нормального технического состояния автомобиль может стоять сутками, - рассказывает председатель регионального Совета В. Колосов. - Его просто объезжают другие автомобили. Никакого официального отказа, тем более письменного, водитель не получает. Но как только положил деньги (от 100 до 200 долл.) - пожалуйста, счастливого пути... Я считаю, что за это нужно взяться государству - устраивать выездные комиссии, использовать скрытые камеры. Стоит один раз шороху навести - и никаких проблем не будет». Однако пока проблема существует, хотя АСМАП неоднократно ставил этот вопрос перед Минтрансом России и поднимал его в рамках деятельности ЕвразЭС и в ходе российско-казахстанских переговоров и консультаций. Работа будет продолжаться и впредь вплоть до результата.

Распределение действительных членов АСМАП по субъектам Сибирского ФО (по состоянию на 10.01.2010 г.)





Если не мы, то кто?

В своем отчетном докладе на собрании перевозчиков руководитель филиала АСМАП в СФО А. Куксин сообщил о постоянном участии в проектах развития российско-китайских направлений перевозок грузов и пассажиров, организации «круглого стола» совместно с Новосибирской таможней для перевозчиков СФО, взаимодействия с Сибирским УГАДН в рамках действующего Договора в плане оперативной помощи перевозчикам, работе с Генеральным консульством ФРГ в Новосибирске по вопросу увеличения сроков пребывания по шенгенским визам для водителей-международников и других шагов, предпринятых для защиты интересов перевозчиков.

Особо он остановился на сдерживающих факторах развития торговых отношений между субъектами СФО и приграничными провинциями КНР, которыми являются слабая инфраструктура с российской стороны и не решаемые длительное время юридические аспекты проезда наших автомашин на территорию Китая. Речь идет о МАПП «Забайкальск» на востоке СФО (Забайкальский край) и перевозке грузов из СУАР КНР транзитом через Казахстан в Алтайский край, Новосибирскую и Омскую области. Многократные нарушения китайцами паритета по глубине проезда по нашей территории спровоцировали пикеты на

дорогах, организованные местными перевозчиками. Официально было выявлено всего 60 случаев каботажных перевозок, 60 китайских водителей и 4 должностных лица оштрафованы на смешную сумму от 1 до 2 тыс. руб. На самом деле объем каботажных перевозок значительно больше.

АСМАП удалось инициировать реакцию Минтранса РФ в виде письменного распоряжения своему надзорному органу в Чите о недопустимости проезда китайских перевозчиков вглубь Российской территории.

Н. Кондратьев доложил о работе Правления АСМАП, решении проблемных вопросов на федеральном уровне, достижениях АСМАП по антикризисной программе и инвестиционных проектах Ассоциации.

Председатель регионального Совета перевозчиков СФО В. Колосов обозначил проблему выплат лизинговых платежей, рассказал об участии в рабочей группе по транзиту в Китай через Казахстан (как известно, ведутся переговоры по подписанию соответствующего Трехстороннего соглашения).

«Вопросов очень много, - говорит он, - самых разных, в зависимости от конкретной возникшей проблемы. Я так считаю, что мы, российские перевозчики, должны не конкурировать, а помогать друг другу. Ведь если не мы, то кто?».

«Восточные ворота» России

Дальний Восток в силу своего уникального географического положения – особый российский регион. Перевозочный процесс здесь ориентирован на страны Азиатско-тихоокеанского региона, что и определяет основные проблемы, с которыми сталкиваются предприятия – члены АСМАП.



Текст и фото В. Романова

Несмотря на географические преимущества, «восточные ворота» России по экспорту транспортных услуг занимают не самое почетное место. Для его эффективного развития необходимо совершенствование технологий перевозочного процесса, новые логистические решения и формирование магистральной дорожной сети. Все это предусмотрено ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на 2007 - 2010 гг. и до 2013 г.». Эта и другие федеральные программы предполагают строительство и реконструкцию автодорог, грузовых терминалов, международных пограничных переходов, усиление перегрузочных мощностей базовых материковых портов.

Конечно, реализация этих административных планов позволит перевозчикам развивать свой бизнес, но пока им приходится решать куда менее масштабные, но одновременно куда более насущные проблемы. О них и шла речь на организованном представительством АСМАП в ДВФО «круглом столе» «Перевозки грузов между РФ и КНР, проблемы и перспективы» и собрании членов АСМАП Дальневосточного федерального округа.

О пользе МДП

В ходе «круглого стола» перевозчики Приморья обозначили основные проблемы. Так, например, была отмечена сложность в установлении рабочих контактов с территориальным отделением ФТС из-за частой смены первых лиц в таможенных органах. А это необходимо: постоянное

ужесточение правил предоставления условий таможенного перевозчика и исключения из соответствующего реестра, мягко говоря, не способствуют эффективному ведению бизнеса.

«Процедура включения в реестр таможенных перевозчиков исключительно сложная, - говорит председатель Регионального совета, член Правления АСМАП В. Мартыненко. - При этом институт таможенных перевозчиков в ДВФО является определяющим, потому что Китай подписал, но пока не ратифицировал Конвенцию МДП. Мы очень ждем этого важного для нас события, работать станет намного проще - процедура МДП решит вопрос страхования таможенных пошлин перед таможенными органами».

Действительно, в 2009 г. из реестра было исключено 13 компаний (за 2008 год - 4), из них 5 - за неоднократное привлечение к административной ответственности. А их и было-то всего 25. Таким образом, в настоящий момент в Дальневосточном федеральном округе осуществляют свою деятельность в качестве таможенных перевозчиков 12 автотранспортных компаний. Это в десять раз меньше числа компаний - действительных членов АСМАП в регионе. За три нарушения перевозчик исключается из реестра, но при этом не учитывается количество автотранспортных средств в компании. Например, три нарушения для перевозчика, эксплуатирующего 5 автопоездов, и три нарушения для перевозчика, эксплуатирующего более 100, - это слишком неравные условия для принятия серьезных решений.

Казалось бы, государству выгодно развитие транзита через территорию России на Китай. О необходимости развития транзитного потенциала,



в том числе и Приморского края, говорили и президент страны Д. Медведев, и премьер-министр В. Путин, и министр транспорта И. Левитин. Приняты соответствующие решения, диктующие ряд жестких требований к усилению роли государства в реализации транзитного потенциала страны. И это понятно - «на пятки» наступает проект NELTI, иностранцы строят крупнотоннажные морские контейнеровозы. Как бы не оказаться в ситуации, когда транспортный диалог Европы и Азии продлится без участия России с соответствующими торговыми и финансовыми потерями. «А плата за транзитную визу на погранпереходах за год возросла с 20 до 100 долларов, - удивляется В. Мартыненко. - И это чтобы проехать по территории страны всего 70 км. Транзит надо развивать: нам, например, интересен маршрут через Северную Корею в Южную и, конечно, через Китай в Северную Корею. Мы очень рассчитываем на помощь АСМАП в развитии новых маршрутов. У нас многое не получается по транзитным визам, по морским пунктам пропуска и т.д., и хотелось бы, чтобы АСМАП оказывал нам содействие в



установлении необходимых контактов для конструктивного диалога и принятия необходимых решений на разных уровнях власти».

Вообще о делах пограничных много говорили на «круглом столе», посвященном перевозкам грузов между РФ и КНР. Выступали руководитель департамента промышленности и транспорта Администрации Приморского края И. Хрущев, начальник службы организации таможенного контроля ДВТУ В. Теремецкий, представители территориального управления «Росграницы», УГАДН, УГИБДД и др.

Информационный обмен

Из 5 существующих МАПП в федеральной собственности пока находится только пассажирский модуль МАПП «Пограничный». Чем быстрее пойдет процесс передачи пунктов пропуска из част-

ных рук в государственные, тем лучше, потому что сейчас перевозчик платит разных сборов до 10% от тарифа на грузовые перевозки. Представитель «Росграницы», рассказывая о результатах мониторинга пунктов пропуска, отметил, что технологическое оборудование и техническое оснащение в них не соответствуют типовым требованиям государственных органов.

Основная «пограничная» проблема Приморского края в том, что на автомобильных пунктах пропуска постоянно возникают очереди. Это происходит в основном в период праздников и летнего сезона, когда грузовой автотранспорт направляется из Хабаровского края, Амурской области и пересекает государственную границу через пункты пропуска Приморья. Перевозчики несут существенные финансовые издержки.

Эту проблему «Росграница» предлагает решать с помощью взаимного обмена информацией, что позволит синхронизировать работу контрольных органов и перевозчиков. Возможно, это единственно правильное решение в сложившейся ситуации, поскольку, будут выделены средства на обустройство АПП или нет (в связи с предстоящим в 2012 г. саммитом АТЭС первоочередно финансируется обустройство морских и воздушных границ), еще некоторое время перевозчики будут вынуждены пользоваться существующей системой пунктов пропуска.

Выступая перед перевозчиками, В. Теремецкий просил их учесть в своей деятельности, что с июля 2010 г. они будут обязаны в течение 3 часов после пересечения границы разместить товар на СВХ. Он отметил также, что в 2010 г. планируется передача в ведение Росграницы ДАП «Покровка», МАПП «Пограничный» и смешанного пункта пропуска «Амурзет», но по-прежнему в плачевном состоянии находятся переходы в регионе деятельности Уссурийской таможни («Турий Рог», «Марково»), которых подчас просто невозможно осуществи-





полноценный таможенный досмотр.

Также на «круглом столе» выступил руководитель УКЦ АСМАП в Хабаровске В. Данилов. Он констатировал, что выданное в результате подготовки менеджеров свидетельство действительно 5 лет, однако на повышение квалификации через 5 лет приходят только чуть более половины слушателей, что свидетельствует о большой текучке кадров и отсутствии подготовленных специалистов.

В режиме диалога

На региональном собрании членов АСМАП ДВФО руководитель Дальневосточного представительства АСМАП С. Ремизов доложил, чего удалось достичь за год и по каким направлениям предполагается работать далее. Как и в других регионах, одним из основных проблемных вопросов являются ставки транспортного налога. Но даже если не удалось добиться ее снижения, по всем областям и краям Дальнего Востока ставки не повышались как минимум три года. Радует значительный рост на Дальнем Востоке, особенно в Приморье, числа предприятий, ставших членами АСМАП. В прошедшем году количество действительных членов возросло на 21%. На собрании было принято решение рекомендовать в члены Ассоциации 9 компаний – автоперевозчиков округа, и этот процесс активно продолжается.

Дальневосточное представительство АСМАП в постоянном режиме работает с государствен-



Распределение объемов международных автомобильных перевозок грузов Дальневосточного ФО



ными, региональными, краевыми и муниципальными органами власти. Так, по словам члена регионального совета ДВФО М. Лошкарева, хабаровские перевозчики считают исключительно важным не допустить «проникновения» китайских перевозчиков вглубь страны. Проблема действительно серьезная. Как известно, китайцы россиянам дальше границы не пускают, а сами заезжают на территорию России не только в разрешенных пределах (которые и так составляют сотни километров). Член Правления АСМАП от СФО Н. Кондратьев рассказывает, что видел машины с китайскими номерами под Иркутском! Он сфотографировал их, отправил соответствующее обращение в компетентные органы, и китайские перевозчики были остановлены. Но тенденция понятна. На совещаниях в министерстве промышленности, транспорта и связи правительства Хабаровского края, инициированных представительством АСМАП в ДВФО, мнение перевозчиков о необходимости ограничения глубины проезда китайцев в нашу страну было поддержано.

Три выездных совещания сотрудников представительства на ИП «Благовещенск» с участием всех контрольно-надзорных служб закончились важным для перевозчиков увеличением количества полос для досмотра АТС. По инициативе перевозчиков был начат процесс реконструкции дорог к АПП Приморского края: сейчас ремонтируются дороги до АПП «Пограничный» и «Краскино», предполагается, что будет решен и поднятый перевоз-

чиками вопрос о переводе этих дорог из краевого подчинения в федеральное.

Подписаны соглашения о сотрудничестве АСМАП с администрациями Приморского и Хабаровского краев, ЕАО. В составе делегации проведены переговоры с Управлением коммуникаций провинции Хэйлунцзян (КНР) в городе Шуаньяньшань о совершенствовании процесса автоперевозок между РФ и КНР, открытии грузовых и пассажирских маршрутов и работе пунктов пропуска, а также о начале строительства понтонной переправы через реку Амур. Вообще, сотрудники представительства регулярно посещают АПП на российско-китайской границе, участвуют в работе координационных советов при АПП, в ходе проведения которых выявляются и в рабочем порядке устраняются барьеры, связанные с пропуском транспортных средств и пассажиров.

По запросу представительства АСМАП была проведена прокурорская проверка по поводу законности взимания денежных средств при переходе через МАПП «Пограничный». В результате было возбуждено дело об административном правонарушении, предусмотренном ст. 17.7 КоАП РФ, сборы признаны незаконными. На собраниях членов АСМАП неоднократно поднимался вопрос о выдаче спецразрешений на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов для перевозчиков Дальневосточного региона не в Москве, а в Хабаровске. Работа в этом направлении ведется, однако, к сожалению, пока соответ-



ствующих решений не принято.

Отвечая на вопросы перевозчиков, заместитель генерального директора АСМАП Е. Судаков сообщил, что Ассоциация вплотную работает над поправками в ФЗ № 315 «О саморегулируемых организациях» - в законе есть недоработки и противоречия, которые волнуют представителей нашей отрасли. АСМАП держит руку на пульсе, в регионах проводится большое количество совещаний, но вопрос пока находится в стадии согласований, и перевозчики будут получать информацию по мере его проработки. Он напомнил также о необходимости быть готовыми к изменениям в ЕСТР.

Перевозчики поинтересовались у Е. Судакова, можно ли как-то влиять на страховые ставки на китайской стороне: 3200 руб. в месяц при сокращении числа рейсов представляется нелогично высокой. «Этот вопрос мы можем ставить только в рамках межправительственных соглашений и межправительственной комиссии, - ответил заместитель генерального директора, - и мы готовы это делать. Вы же понимаете прекрасно, что речь идет о внутреннем законодательстве, и придется убеждать китайцев вносить в него изменения, объясняя, что те тарифы, которые они сегодня применяют, просто-напросто грабительские».

Поскольку от работы погранпереходов очень сильно зависит деятельность международных автоперевозчиков, Ассоциация принимает активное участие в работе Общественного совета при Росгранице. По окончании собрания совещание с представителями территориального управления Росграницы состоялось в офисе ООО «Приморавтотранс».

Е. Судаков информировал перевозчиков о вступлении в силу в сентябре 2010 г. нового «Технического регламента о безопасности колесных транспортных средств». В ответ на вопросы перевозчиков, эксплуатирующих автобусы и контейнеровозы, заместитель генерального директора АСМАП сообщил, что еще до введения Техрегламента



в АСМАП стали поступать предложения о сохранении на территории России прежних параметров с целью исключения дополнительных расходов на получение спецразрешений. В связи с этим АСМАП предлагает перевозчикам ознакомиться с Техрегламентом (он размещен на сайте) и представить свои предложения о внесении возможных изменений в конкретные статьи с соответствующей аргументацией. Такие предложения уже поступили, они обработаны и направлены в Минтранс РФ.

На собрании произошло приятное событие. Награды IRU получили отличившиеся водители ООО «2034 автоколонна», а представителю АСМАП в Хабаровске М. Лобастову по поручению Минтранса РФ был вручен знак «Почетный автотранспортник России».

Поздравляем!

Справка

Постановлением Правительства Российской Федерации от 10.09.2009 № 720 утвержден «Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств», который вступает в силу в сентябре 2010 г. Техрегламентом вводятся новые весогабаритные параметры автотранспортных средств, которые направлены на гармонизацию с требованиями Европейского союза. В частности, действующая до вступления в силу Технического регламента максимальная габаритная длина автопоезда 20 м сокращена до 16,5 м для тягача с полуприцепом и до 18,75 м для грузового автомобиля с прицепом, изменены требования по внешнему и внутреннему радиусам поворота автотранспортного средства, увеличены весовые параметры, в том числе разрешенная полная масса автопоезда - с 38 до 40 т и разрешенная максимальная осевая нагрузка - с 10 до 11,5 т.

АСМАП инициировал опрос среди перевозчиков. Члены Ассо-

циации, эксплуатирующие автобусы и контейнеровозы, представили свои предложения, которые были обобщены и переданы в министерство промышленности и торговли Российской Федерации. Минпромторг поддержал просьбу сохранить на территории России действующую нормативную габаритную длину автопоезда в составе тягача и полуприцепа 20 м с целью исключения дополнительных расходов, связанных с необходимостью получения специальных разрешений на территории России и, соответственно, непроизводительных простоев транспортных средств. Министерство промышленности и торговли, в свою очередь, также собирало предложения по внесению возможных изменений в Постановление Правительства РФ № 720. В течение марта 2010 г. Минпромторг обобщит все полученные замечания и представит их в Правительство РФ.

Сквозь призму отчетов

В череде проводимых в преддверии Общего собрания членов АСМАП региональных собраний перевозчиков и приуроченных к ним конференций первые мероприятия, состоявшиеся в Дальневосточном, Сибирском и Южном федеральных округах, показали, что российский рынок международных перевозок от последствий экономического кризиса начал оправляться.

Текст и фото А. Камчатова

Впрочем, именно в названных трех регионах транспортные компании сумели переориентироваться на те направления перевозок, где объемы в условиях кризиса не только не снижались, а даже возросли. В результате в этих федеральных округах за минувший год даже в условиях кризиса существенно возросло количество членов АСМАП и почти не наблюдалось снижения численности подвижного состава и возврата арендованных и лизинговых автомобилей.

Эти факты, приведенные в докладе генерального директора АСМАП А. Курушина о состоянии рынка международных перевозок в России, задали оптимистичный тон проходившей 8 февраля в Ростове-на-Дону конференции перевозчиков.



Взгляд изнутри и вид снаружи

Несмотря на то, что по ЮФО зафиксировано довольно значительное общее снижение объемов перевозок (на 24,8%), перевозчики региона сумели переключить на себя часть грузов, перевозившихся ранее иностранными конкурентами, увеличив свою долю рынка с 25,8 до 33,4%. Генеральный директор АСМАП выразил благодарность перевозчикам ЮФО за активное освоение новых рынков и порекомендовал наряду с продолжением использования регулирующего воздействия разрешительной системы активнее выходить пусть на менее престижные, но объемные направления рынка, в частности со странами СНГ и Восточной Европы.

Кстати, аналитики Ассоциации предполагают, что в результате модернизации промышленного производства и реализации инновационных преобразований, направленных на снижение сырьевой направленности российской экономики, соотношение объемов международных автоперевозок будет смещаться в сторону увеличения экспорта.

Следует отметить, что в целом по России несколько увеличилась доля экспортных перевозок, а по сектору рынка ЮФО она возросла куда более значительно, на 6,9 процентных пункта, что объясняется существенным экспортным потенциалом региона.

А. Курушин сообщил, что на рынке ЮФО основными направлениями перевозок по-прежнему являются украинское и белорусское. Отмечено значительное падение объемов перевозок на украинском направлении, а также спад грузопотока по Германии и Турции. Тем не менее, по четырем направлениям (Беларусь, Грузия, Казахстан и Азербайджан), несмотря на кризис,



доли и объемы перевозок возросли. На рынке международных перевозок ЮФО российские перевозчики в 2009 г. сумели потеснить зарубежных конкурентов и буквально «потом и кровью» добавить к своей доле 7%, доведя ее до 33%.

Важность проблемы обеспечения паритета между отечественными и иностранными перевозчиками для дальнейшего развития и устойчивого функционирования транспортного комплекса отметил также ВРИО начальника Южного Управления Госавтонадзора А. Варич. Он сообщил, что в ЮФО в ходе мероприятий по транспортному контролю, направленных на обеспечение выполнения межправительственных соглашений и национального законодательства, регламентирующего порядок осуществления международных автомобильных перевозок, за 2009 г. выявлено 50 случаев осуществления МАП без разрешений в/из 3-х стран и 34 случая без разрешений двусторонних и транзитных перевозок. Обострилась и другая проблема — использование перевозчиками поддельных бланков разрешений, причем высококачественных и трудно распознаваемых. Это же касается и контроля за использованием разрешений ЕКМТ, в особенности молдавскими перевозчиками. Основным рычагом воздействия на нарушителей транспортного законодательства является право возврата ТС с госграницы. За 12 месяцев 2009 г. не пропущено через границу за различные правонарушения 605 АТС.

Наибольшая часть выявленных в 2009 г. нарушений — несоблюдение водителями режима труда и отдыха или неисправность тахографа. От общего числа вынесенных постановлений об АП такие нарушения составляют 72%!

Тему контроля за соблюдением правил перевозок грузов продолжил начальник Управления ГИБДД Ростовской области А. Коверзин. Он рассказал также о порядке выдачи МСТО и контроле за его соблюдением.

Начальник отдела таможенных процедур

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

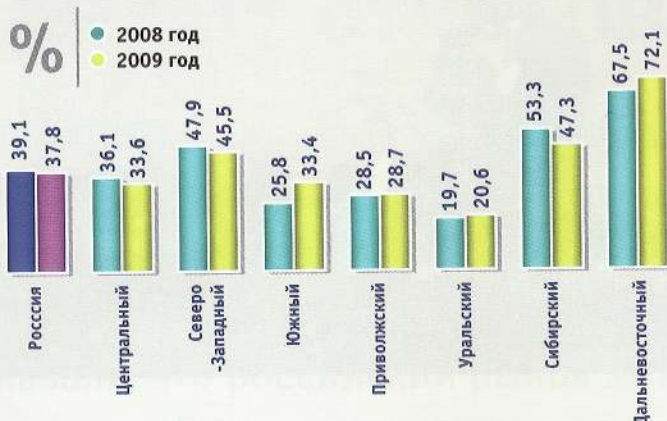


Перевозчики разных стран на рынке международных автомобильных перевозок Южного ФО



и таможенного контроля Южного таможенного управления Д. Пушков сообщил участникам конференции о практике перевода режима временного ввоза ТС с полного освобождения на частичное на 34 месяца и о порядке и условиях использования ТС, ввезенных по Постановлению № 147, для внутренних перевозок грузов.

Распределение подвижного состава действительных членов АСМАП по федеральным округам (по состоянию на 15.01.2010 г.)



Распределение подвижного состава и действительных членов АСМАП по субъектам Южного ФО (по состоянию на 15.01.2010 г.)



На тему морали

В тот же день состоялось собрание членов АСМАП Южного федерального округа. С отчетом выступил руководитель филиала АСМАП по ЮФО О. Татарченко. Работа филиала в 2009 г. была признана удовлетворительной. О работе регионального Совета отчитался его председатель С. Алейников. Деятельность Совета также признана удовлетворительной. Собрание рекомендовало для приема в действительные члены АСМАП 16 предприятий округа.

Однако на повестку дня был вынесен еще один вопрос, весьма деликатного свойства. Несколько перевозчиков обратились в региональный Совет с заявлением, предлагая вывести из состава Совета одного из его членов за недостойное, по их мнению, поведение. Руководитель крупного предприятия был обвинен в демпинге. Однако доказать, что демпинг на самом деле имел место, практически невозможно, и развернувшаяся дискуссия это подтвердила. А что такое

тогда тендер? Ведь экспортер вправе выбрать партнера, предлагающего наиболее выгодные условия!

Но вопрос о демпинге поднимается все чаще и чаще. Перевозчики Центрального округа еще в начале кризиса обращались к коллегам с призывом не сбивать уровень ставок.

В итоге собрание перевозчиков ЮФО приняло решение не выносить вопрос о недоверии члену регионального совета на голосование. Трудно дать однозначную оценку этой ситуации, ведь в кризисный период предприятиям приходится порой бороться за выживание. И порой синица в руках куда важнее журавля в далеком небе...

Но обсуждать подобные вопросы необходимо, ведь на то мы и Ассоциация, чтобы самим формировать правила игры на нашем рынке, по которым нам же и работать.

Ставка на сильных

Накануне на заседании регионального Совета простая, в общем-то, процедура рассмотрения заявлений на прием предприятий в члены АСМАП неожиданно показала возможность дать прогноз тенденции развития конкуренции на рынке региона и помогла выявить ряд наиболее острых насущных проблем.

Рассматривалось заявление на вступление в члены АСМАП краснодарского ООО «Сельта», транспортного подразделения крупной ритейлерской сети «Магнит». Сейчас на предприятии всего 5 машин, месяц спустя будут введены в эксплуатацию еще 15, а к концу года парк составит 150 автопоездов. До сих пор компания использовала привлеченный транспорт, но еженедельная потребность «Магнита» составляет 110 машин под импорт товаров фреш-группы из стран Европы, и управление таким объемом перевозок, видимо, будет более эффективным при наличии собственного парка.

При обсуждении возможных последствий появления на рынке столь крупного игрока члены регионального совета выразили опасение, что новое предприятие «уведет» весь импорт, но сомнения развеяли руководители «Сельты», заверив, что намерены использовать только рефрижераторный парк.

Можно предвидеть, что появление нового крупного перевозчика обострит проблему дефицита водительских кадров. Вдруг большое предприятие сможет предложить более высокую зарплату и «уведет» квалифицированных шоферов? Однако руководство «Сельты» пояснило, что завышать уровень зарплаты невыгодно, иначе на международные перевозки побегут водители с развозных машин, имеющие не слишком удобный график работы.

С другой стороны, появление в рядах Ассоциации столь крупного предприятия имеет свои

«плюсы» - ведь его деятельность будет направлена в том числе и на содействие в реализации ее уставных целей! Вердикт оказался единогласным — принять.

Собрание перевозчиков Южного федерального округа проголосовало еще за одно предложение, направленное на улучшение работы АСМАП - увеличение численного состава регионального Совета. Свои силы, время, связи и возможности пообещали использовать на благо Ассоциации Г. Мурадян, руководитель краснодарских предприятий «Георгий-Транс-Сервис» и «Георгий-Транс-Экспедиция», и М. Гаджиев, руководитель ООО «Юг транс-А», «Юг транс-1» и «Юг транс-2» из Дагестана.

Следует отметить, что транспортные компании Дагестана за прошедший год увеличили суммарную численность парка подвижного состава на международных перевозках в 1,5 раза. Рынок здесь интенсивно развивается, активизировалась работа на Иран, но это направление, также как перевозки на Грузию и Азербайджан, имеет особую специфику. А М. Гаджиев, несмотря на молодость, имеет 10-летний опыт работы и готов оказывать



коллегам всяческую помощь и поддержку.

И Г. Мурадян будет над чем поработать: ГИБДД Краснодарского края оказалось жестким ревнителем закона, и перевозчикам Кубани приходится проходить ТО дважды в год.





Турецкий гамбит

Не менее сложное направление - перевозки на Турцию. На нем работают перевозчики из многих регионов, в общей сложности более 100 членов АСМАП, но транспортные компании Южного федерального округа освоили этот рынок уже давно, и он важен для региона. По рекомендации руководителя филиала АСМАП по ЮФО О. Татарченко поделиться опытом работы на российско-турецком направлении мы попросили Г. Харыбина, генерального директора ООО «Ренессанс-Транс».

– Мы начали работать на международных перевозках в 2001 г. Сначала на европейские страны, на Италию попробовали. Но работать на Турцию для нас ближе и проще, и с 2003-2004 гг. мы полностью переключились на это направление. Рынок сложный, но перспективный. Спасибо АСМАП и Минтрансу – раньше перевозчик бегал за экспедитором, теперь наоборот. Сейчас, когда заработал механизм обмена разрешениями после загрузки 2 тыс. автомобилей, турецкие экспедиторские компании не молдаван, не белорусов грузят – ищут российские компании, причем активно: «Давай, давай!»

Не то, что в прошлом году было – вспомнить страшно. В конце июня у нас с Г. Мурадяном («Георгий-Транс-Сервис») машины стояли за-

груженные, а выехать не могли: через Турцию и Азербайджан нет разрешений, через Поти – нет мест на пароме, их за 2 месяца резервировать надо было. Нам тогда очень помогли в АСМАП: Л. Шойхет, П. Павлюк и даже А. Курушин занимались нашей проблемой, прислали 4 разрешения из Петербурга и 1 из Калининграда. Иначе не знаю, как бы мы смогли этот кризис пережить...

Григорий Борисович с гордостью показывает свое предприятие, новенькое, «с иголки». Раньше размещались на арендованных площадях, а 2 года назад купили участок и начали строительство. 31 декабря новоселье справили – это в кризис-то! И по мере знакомства из рассказов Харыбина я понимаю, как и почему «Ренессанс-Транс» в это трудное время сумел удержаться на плаву и даже построил новый офис.

– Войти на турецкий рынок не просто, если у тебя нет репутации, нет рекомендаций. Я свою репутацию года 2 зарабатывал, в ожидании загрузки приходилось по 1,5 – 2 месяца стоять. Мой совет начинающим – сначала надо найти в Турции партнера. Тамашние экспедиторы незнакомцев не загружают... Да вот недавно случай был: один из наших коллег из соседнего региона, узнав о новой системе обмена разрешениями, загнал в Турцию 15 машин. Ну что – простояли 45 дней, да так пустыми и уехали...

Если ты работаешь с постоянным партнером, он всегда тебя загрузкой обеспечит, но... к другому не ходи! Надо еще учитывать, что турки часто небрежно оформляют документы. Например, забывают указать номер TIR-карнета в CMR или номер инвойса в карнете. Вот у нас недавно случай был – забыли указать в 13 графе CMR таможенное назначение. При прохождении таможенного контроля в порту Новороссийска груз был направлен в подмосковный Жуковский, хотя он был адресован в Санкт-Петербург. В результате – 2 недели простоя, пришлось продлевать срок доставки, писать уйму писем... Но это рабочие моменты, так сказать, специфика рынка. Зато турецкий партнер всегда поможет, если случилась поломка.

Вообще, продолжительность рейса на этом направлении абсолютно непредсказуема, от 3 недель до 2 – 2,5 месяцев. Можно простоять 1,5 месяца на таможенном посту, на СВХ, потому что грузы из Турции считают товарами повышенного риска и предполагают, что стоимость товара может быть занижена. Могут затребовать оригинал экспортной декларации – а где нам его взять? Мы так потеряли 3-х хороших водителей. Хотя и заплатили им за простой, но ведь это очень тяжело: машина 1,5 месяца стоит, а водителю от нее ни уйти, ни уехать...

Случается, из-за простоев водителям приходится нарушать визовый режим. Но Турция страна демократичная, никого не депортируют, только за пребывание транспорта на территории страны свыше месяца приходится платить по 140-150 долларов.

Надо сказать, в кризис рынок «просел» примерно на 50%. Ставки сейчас на уровне 2005 г., но в 2005-м паром стоил 900 долларов туда и обратно, а сейчас – 750 в одну сторону. Но сухопутный маршрут все равно менее выгодный. Топливо стоило 9-10 руб., сейчас – 18. Уж лучше паром. Хотя из-за этого нашим ремонтникам, например, приходится круглые сутки работать. Бывает, машина из рейса вернется ночью, а в 4-5 часов ей снова выезжать, чтобы не опоздать на паром.

И тем не менее, мы уже знаем этот рынок, знаем, чего ждать и как искать возможность сокращения продолжительности рейса.

В конце нашей беседы Г. Харыбин попросил разместить на страницах журнала совет коллегам, которые планируют осваивать перевозки на турецком направлении: будьте осторожны, рынок этот очень сложный и прежде чем выходить на него, проанализируйте все «за» и «против», посоветуйтесь с опытными товарищами.

Помните: в ЮФО работает дружная команда перевозчиков, которая сообща отстаивает интересы АСМАП и стремится так формировать рынок, чтобы всем было комфортно на нем работать.

Справка:

На протяжении последних лет доля российских перевозчиков на турецком рынке была очень мала, и для ее увеличения была введена бонусная система. На определенном этапе она сыграла положительную роль, однако в последнее время ее эффективность снизилась и в конце 2008 г. бонусная система была отменена.

Для поэтапного достижения паритета между российскими и турецкими перевозчиками на заседании российско-турецкой смешанной комиссии в октябре 2009 г. было принято решение об обмене разрешениями исходя из достижения удельного веса российских и турецких перевозчиков как 25% и 75% в 2010 г., соответственно в 2011 г. 30% и 70% и в 2012 г. 35% и 65%.

В IV квартале 2009 г. перевозки на этом направлении заметно оживились. По сравнению с III кварталом российскими перевозчиками увеличили объем перевозок в 1,8 раза, а удельный вес российских и турецких перевозчиков составил 23,7% и 76,3%, соответственно.

На первое полугодие 2010 г. был произведен обмен по 6 тысяч двухсторонних разрешений. При этом достигнута договоренность о содействии турецкой стороны по загрузке в этот период 2 тыс. российских автомобилей. Выдача турецкой стороне разрешений на второе полугодие будет произведена только после того, как российскими перевозчиками будет использовано 2 тыс. турецких разрешений (т.е. обеспечена загрузка 2 тыс. российских автомобилей).



Бизнес в кризис: время развиваться?

Рынок международных автомобильных перевозок в Приволжском федеральном округе по сравнению с другими регионами России находится в относительно выгодном положении. Нельзя сказать, что кризис ударил по нему меньше, чем в других регионах, но рынок Приволжья оказался удивительно стабильным.

Текст и фото А. Камчатова

Почему? Повезло? Или все-таки защитить свой рынок помогли мудрость и опыт? О том, как живет наш бизнес в кризис, как раз и шла речь на ежегодном собрании предприятий – членов АСМАП и конференции «Состояние, проблемы и перспективы развития международных автомобильных перевозок в Приволжском федеральном округе», состоявшихся в Нижнем Новгороде 18 февраля.

Открывая конференцию, генеральный директор АСМАП А. Курушин представил перевозчикам нового руководителя филиала АСМАП по ПФО Е. Крайнова. Прежний руководитель филиала В. Фильченков назначен на должность руководителя Департамента регионального развития и персонала АСМАП.

Забегая вперед, скажем сразу, что деятельность филиала АСМАП в Приволжском федеральном округе и регионального Совета (с отчетом выступил его председатель В. Волков) в 2009 г. подавляющим большинством голосов была признана удовлетворительной.

И прежде, чем начать наш репортаж, отметим, что приведенные здесь сведения охватывают всю зону деятельности филиала АСМАП, то есть 15 субъектов РФ, входящих в состав Приволжского ФО, с учетом данных по Волгоградской и Астраханской областям и за исключением Пермского края.

Генеральный директор АСМАП А. Курушин в своем докладе сообщил, что по сравнению с темпами общего падения объемов международных автоперевозок в 2009 г. в целом по России, снижение этого показателя в Приволжье менее значительно. Отрадно, что в минувшем году российским перевозчикам удалось сохранить свою долю рынка. Правда, сама эта доля невысока, особенно на фоне приоритета экспортных перевозок. Объективности ради следует сказать, что экспортный потенциал и, соответственно, экспортная доля по рынку ПФО существенно выше, чем в целом по России, и является одной из самых высоких среди всех остальных округов.

Возможно, потому, что доля промышленного производства ПФО в экономике России состав-



ляет 23,9% – это высший показатель, даже Центральный федеральный округ стоит на втором месте.

Территория ПФО составляет 7,27% от территории Российской Федерации. А от общего объема российского рынка международных автомобильных перевозок на долю округа приходится 6%.

В 2009 г. в Приволжском округе произошло снижение численности подвижного состава на 12% (минус 217 единиц), то есть даже несколько больше, чем в среднем по России. Наибольшее количество транспортных средств сосредоточено в пяти регионах - Нижегородской, Самарской, Волгоградской, Саратовской областях и Республике Татарстан, на их долю приходится 75% общего количества предприятий округа. Если сопоставить численность парка и доли рынка, то следует отметить определенную диспропорцию по Нижегородской области (ее доля на рынке международных перевозок округа составляет 27,9%, а по численности транспортных средств – 13,2%), и по Татарстану (соответственно, 17,3% и 6,9%). То есть в этих крупных грузообразующих регионах ощущается нехватка транспортных средств. В общем, возможность «наращивать мускулы» вполне реальные.

Не убить спасательным кругом

Заместитель начальника Приволжского Управления государственного автодорожного надзора Ю. Галанин сообщил, что в I полугодии 2009 г. по сравнению с аналогичным периодом 2008 г. объемы перевозок снизились в среднем на 30%, но адекватного снижения количества совершаемых перевозчиками нарушений не произошло. Инспекторами территориальных УГАДН за этот период выявлено около 80 тыс. нарушений порядка выполнения международных автомобильных перевозок, что составило 82% по отношению к уровню предыдущего года.

По фактам нарушений было вынесено более 32,3 тыс. постановлений о привлечении автоперевозчиков к административной ответственности (88% к уровню прошлого года), а также выдано около 53 тыс. предписаний об устранении выявленных недостатков.

Основными нарушениями, выявленными при транспортном контроле, являются нарушение иностранными перевозчиками разрешительной системы (4,7%), нарушения правил перевозки тяжеловесных грузов (8,4%), нарушения водителями режима труда и отдыха (49,6%). Выявлено 244 случая каботаж.

В рамках проводимой в Российской Федерации реформы системы пропуска через Государственную границу предусмотрена передача всех контрольных функций в пунктах пропуска, за исключением пограничных, таможенным органам.

Предстоит целый ряд мероприятий по переносу

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



су контрольных функций с российско-белорусской и российско-казахстанской границы на внешнюю границу Таможенного союза. А на территории России будет создана сеть стационарных и передвижных контрольных пунктов, оснащенных современным оборудованием для контроля весовых и габаритных параметров, контроля соблюдения режима труда и отдыха, компьютерным оборудованием, средствами связи.

Результатом проводимой работы должно быть упрощение перевозок по территории Таможенного союза, сокращение издержек, связанных с затратами времени на пересечение границ. При этом очень важно не допустить на-



Будем знакомы

Евгений Николаевич Крайнов родился 10 октября 1946 г. в городе Горьком, в 1970 г. окончил Горьковский политехнический институт имени А.А. Жданова по специальности «Автомобильный транспорт». Затем после службы в армии пришел работать в Волго-Вятское территориальное транспортное управление, преобразованное впоследствии в ТПО «Горькийавтотранс». В 1984 г. молодого перспективного начальника отдела перевели на работу в Горьковский областной комитет народного контроля, а затем в обком КПСС. С 1992 г. Евгений Николаевич работал в Департаменте транспорта и связи Нижегородской области, где до недавнего времени занимал пост заместителя директора – начальника управления транспорта.

В январе 2010 г. Е.Н. Крайнов назначен на должность руководителя Филиала АСМАП по Приволжскому федеральному округу.



несения ущерба безопасности и экономическим интересам государств-участников Таможенного союза. И интересам перевозчиков в том числе.

И.о. заместителя начальника Приволжского таможенного управления С. Жданович в своем выступлении отметил, что в 2009 г. доля автомобильного транспорта ПФО при ввозе таможенных грузов впервые превысила объем ввоза по железной дороге и составила 50,3 %

Объем перевозок внешнеторговых грузов при ввозе товаров по процедуре МДП между ПФО и зарубежными странами снизился в 2009 г. по сравнению с предыдущим годом на 20,7%. Тем не менее, несмотря на жесткую конкуренцию, доля российских автомобильных перевозчиков, осуществляющих ввоз товаров в таможни ПФО, возросла по сравнению с 2008 г. на 5% и составила 43%.

С. Жданович обратил внимание участников конференции на развивающуюся технологию предварительного информирования, которая

позволит также существенно сократить время оформления транспортного средства на автомобильных пунктах пропуска и прочих таможенных формальностей.

Выступление начальника отдела УГИБДД ГУВД по Нижегородской области И. Михайлушкина было посвящено теме снижения аварийности и смертности на дорогах нашей страны. Он сообщил также о планируемых изменениях в системе подготовки и повышения квалификации водительских кадров.

Очень полезными для перевозчиков оказались советы заместителя руководителя департамента нормативно-правовой деятельности АСМАП А. Жигулина. В частности, он разъяснил, что перевозчик не обязан заключать никаких договоров с СВХ, не обязан пользоваться услугами брокеров, и что околотаможенные структуры будут процветать до тех пор, пока мы сами будем им платить.

А. Жигулин призвал членов АСМАП быть внимательнее при заключении гражданско-правовых договоров, например, договоров лизинга, или при оформлении отношений с зарубежными экспедиторскими фирмами: «Если в документе указано, что возможные разногласия между сторонами должны разрешаться арбитражным судом города Стокгольма, то перевозчику это может обойтись тысяч в сто евро при сумме фрахта в три тысячи». Он подчеркнул, что специалисты АСМАП всегда готовы прийти на помощь своим членским организациям, но лучше, если эта помощь поможет избежать ошибок, нежели потом будет направлена на ликвидацию их последствий.

Много вопросов возникает в связи с предстоящим введением таможенного кодекса Таможенного союза. В этой связи А. Жигулин сообщил, что до 1 июля 2010 г., когда кодекс вступит в действие, АСМАП планирует провести обучение перевозчиков во всех регионах с выездом специалистов департаментов МДП и нормативно-



правовой деятельности.

Критика тоже должна быть грамотной

Удивительно, но факт: некоторые люди как-то умудряются жить в современном мире и работать, причем довольно успешно, совершенно не представляя, как строятся отношения между бизнесом и властью. На эту мысль навели меня некоторые выступления и предложения (повторять здесь их мы не будем), прозвучавшие на собрании. К счастью, негативное впечатление быстро сгладилось в результате последовавшей за ними весьма плодотворной и дельной дискуссии.

С резкой критикой в адрес АСМАП вообще и филиала по ПФО в частности выступил А. Кулик (ООО «РКР», Саратов).

Однако присутствующие в зале перевозчики его не поддержали. Так, С. Ермошин (ООО «Герта Фирма», Казань) возразил: «Мы сумели сохранить свой бизнес. Нам пришлось перестроить всю эконмику, но мы сохранили водительские кадры и не снизили зарплату. Сами знаете: кадры решают все. Так давайте будем отмечать наградами АСМАП не только руководителей предприятий, но и водительский состав! И в Светлогорске можно было бы провести семинар для водителей». Собравшиеся охотно поддержали это предложение.

А М. Долгов (ООО «Технопласт Авто», Н. Новгород) добавил: «Порой слышишь от некоторых «мечтателей», иначе не назовешь: «Дайте нам бесплатно разрешения и книжки МДП», но бизнес от этого не станет рентабельным! Я считаю, наша общая задача, как членов одной Ассоциации, – подумать, как нам сохранить нашу работу, сохранить и защитить свой рынок».

После этого слово взял генеральный директор АСМАП А. Курушин. Он выразил сожаление, что А. Кулик, до недавнего времени работавший в АСМАП, так безграмотно подготовил свое выступление и ввел коллег в заблуждение, не понимая сути многих проблем и не зная о том, как их решает Администрация Ассоциации и другие перевозчики.

А. Курушин заявил: «Критика - вещь нужная, но она должна быть грамотной». И перечислил некоторые меры, предпринятые АСМАП для защиты интересов своих членов. Названы были далеко не все, но и эта небольшая часть наглядно показывает эффективность антикризисной программы АСМАП. Стоимость услуг по выдаче разрешений не изменялась с 2002 г. при ежегодных темпах инфляции примерно 11%. Затраты АСМАП на выдачу каждого разрешения составляют 255 руб., перевозчик при этом платит 225. Для снижения затрат предприятий на приобретение книжек МДП в сентябре 2009 г. введены более дешевые пилотные 4-листовые



книжки, снижена стоимость страхования МДП, в результате экономия составляет 9,5 шв. фр. на каждый TIR-карнет. Очень популярна тема снижения ставки транспортного налога. Во многих субъектах Федерации удалось добиться снижения или не допустить увеличения ставки. В отчете о работе филиала АСМАП по ПФО об этом говорилось подробно. В Нижегородской области, например, для автомобилей, осуществляющих МАП в страны дальнего зарубежья, ставка транспортного налога составляет 50% (42,5 руб./1 л.с.) и действует на протяжении всех лет





действия закона «О транспортном налоге», принятого в 2002 г.

Обращение АСМАП о сокращении квоты разрешений ЕКМТ в прошлом году поддержал министр транспорта РФ и впервые (!) в истории Секретариат ЕКМТ (МТФ) собрал по этому поводу экстренное совещание.

В части ограничения выдачи разрешений

в/из третьих стран Россия в прошлом году, как никогда, предприняла беспрецедентные меры: Эстония, Беларусь, Украина, Турция, Польша...

Для Турции отменили бонусную систему и поставили условием для обмена разрешениями обязательную загрузку в 2010 г. 25% российских автомобилей.

Предпринят ряд действий для отмены выдачи МСТО. А сколько сил и времени положено на проблему с отсрочкой платежей по лизинговым контрактам в условиях кризиса!

Словом, АСМАП защищает интересы своих членов не на словах, а на деле.

Кубок Приволжья

19 февраля на автодроме Нижегородского учебно-производственного комбината автомобильного транспорта состоялись открытые соревнования по мастерству управления автомобилем «Кубок Приволжья-2010» среди участников и спонсоров конференции и собрания, а также руководителей автопредприятий-членов АСМАП и Нижегородской ассоциации автотранспортников (НААТ).

Такие соревнования по фигурному вождению в Нижнем Новгороде проводятся уже почти 10 лет, и популярны среди руководителей предприятий не меньше «шоферского» конкурса «АСМАП-Профи».

На открытии выступили генеральный директор А. Курушин, президент НААТ Г. Корчажкин, директор департамента транспорта и связи администрации Нижнего Новгорода В. Грибов.

Соревнования проводились на специально





подготовленной ледовой площадке на автомобилях учебного комбината ВАЗ-2105, что уравнивало шансы участников на победу. Конкурсанты должны были с наибольшей скоростью и наименьшим количеством штрафных баллов пройти фигуры, размеченные на площадке конусами и стойками. Программа соревнований была аналогична «АСМАП-Профи»: «змейка», «заезд в бокс», «парковка задним ходом», «восьмерка», «колея» и «линия «стоп».

Борьба за победу развернулась нешуточная. Отличные результаты показали призеры и

победители соревнований прошлых лет Ю. Гриднев, А. Линдваль и С. Колосов. Но среди почти 30 участников самым быстрым оказался В. Ку克林, руководитель «ИП Коньшин В.Ю.», серебряным призером стал В. Конин, руководитель «ИП Конин В.Р.», а «бронзу» завоевал А. Костин, директор ООО «Авторемонт».

Кроме наград от организаторов, победители и участники получили поощрительные призы и сувениры от спонсоров: ОСАО «Ингосстрах», SHELL и др.



На защите интересов России

МАПП «Красный Камень» – один из самых напряженных автомобильных пунктов пропуска, расположенных на границе с союзным государством – Республикой Беларусь. Здесь ежегодно проходят транспортный контроль более 140 000 транспортных средств.



Текст и фото В. Даничев

О работе Управления Госавтодорнадзора по Брянской области на МАПП «Красный Камень» нам рассказывает руководитель группы инспекторов старший Государственный инспектор УГАДН Н. Сибиль.

– Много ли нарушителей среди пересекающих границу?

– Около 7%. За прошедший год выявили 10840 нарушений, из них 6000 допущено иностранными перевозчиками. Нарушения разные, но встречаются совсем анекдотичные. К примеру, однажды, проверяя документы у молдавского водителя, поинтересовался, имеется ли у него тахограф. – «А как же! Мы люди дисциплинированные, сейчас принесу!». Бежит к машине и приносит прибор. На мой вопрос, как это он успел его быстро снять, ответил: «А я его вожу с собой рядом, на сидении. Нам ска-

зали, что без него ехать в Россию нельзя!». Что ж, пришлось к такому «дисциплинированному» водителю применить соответствующую статью КОАП.

– А какие еще запомнились интересные случаи?

– Их много. Например, в один из летних дней жара стояла за 30 градусов. И вот в зону контроля въехала нестандартная фура, этакий большой дом на колесах. Таможенник попросил водителя открыть окно для проверки груза. К удивлению всех присутствующих, в окне оказалась голова... слона! Он высунул хобот и, как жезлом, перегородил им движение транспорта, издавая жалобные звуки. Водитель схватил ведро и побежал за водой. Выпив несколько ведер, слон набрал в хобот воды и окатил всех нас, видимо, в благодарность за водопой.

Руководитель Управления Госавтодорнадзора по Брянской области В. Дакше похвалил работу инспекторов на МАПП «Красный Камень» и отдельно – Н. Сибиля:

– Николай Федорович – один из лучших наших старших инспекторов на МАПП. Закончил Брянскую Государственную сельхозакадемию, передает свой опыт молодым инспекторам. За хорошую работу неоднократно награждался Почетными грамотами министра транспорта, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России и УГАДН по Брянской области, он – кавалер Почетного Знака «Отличник пограничной службы» 3-й степени, имеет много благодарностей. Согласитесь, это неплохое дополнение к боевым наградам. Он и в армии защищал интересы нашей страны, и сейчас, в мирное время, продолжает это делать на ее границе. Именно благодаря таким людям, как Николай Федорович, наше Управление смогло добиться лучших результатов в ЦФО по учитываемым показателям.



Бывалые водители грузовиков и автобусов, неоднократно проезжающие через «Красный Камень», приветствуют Н. Сибиля как доброго знакомого.

В Новозыбковский филиал Брянского областного отделения Ространсинспекции (так прежде именовалась эта служба) Николай Федорович пришел работать буквально в первые дни после его создания, в 1992 г.

Высокий, атлетического телосложения, всегда подтянутый и аккуратно одетый, он никогда не забывает вежливо поздороваться, представиться и, пока проводится необходимая процедура проверки, поинтересуется, не возникло ли проблем во время движения, посоветует, где можно отдохнуть или перекусить. Его уважают за профессионализм, доброжелательность и принципиальность, вежливость и справедливость.

Многие из этих качеств выработала в его характере служба в рядах Советской Армии, куда он был призван после окончания средней школы и учебы в автошколе ДОСААФ в апреле 1984 г. Первоклассный механик-водитель сразу же обратил на себя внимание армейского начальства и через 3 месяца, после прохождения специальной подготовки в узбекском городе Термез, его вместе с сослуживцами на вертолетах перебросили в город Пули-Хумри Демократической Республики Афганистан. Здесь и получил он «боевое крещение» при выполнении своего воинского долга в составе 425 батальона 68 отдельной бригады.

– Вам запомнился Ваш первый бой?

– Конечно, долго ждать не пришлось. Ведь наш батальон был предназначен для поддержания высокой боеспособности контингента Советских войск в ДРА. Для выполнения этой задачи нам приходилось на «КамАЗах» постоянно доставлять в Кабул и другие города большое количество различных грузов – оружие, боеприпасы, продовольствие и т.п., вплоть до спичек.

Маршрут длиной почти 300 км от базы в городе Пули-Хумри до Кабула пролегал через многочисленные горные перевалы. Понятно, что в таких глухих местах можно встретить что угодно и кого угодно. Проехав перевал Саланг, недалеко от местечка Джабаль-Усарадж, наткнулись на засаду душманов. Из-за камней и кустов по нашей колонне был открыт шквальный огонь из автоматов и пулеметов. В такие минуты, конечно же, нет никаких гарантий, что останешься целым и невредимым.

– Какой из маршрутов был наиболее опасным?

– Опасными были все. А самыми трудными были те, что имели большую протяженность. К примеру – в сторону Кандагара, расположенного на юге Афганистана. Ведь ехать приходилось через всю страну, сотни километров. На протяжении всего пути приходилось держаться в крайнем напряжении. Помню, когда везли оружие и боеприпасы, нашу сборную колонну, растянувшуюся почти на 30 км, «духи» обстреливали каждый день. Благо, что в таких случаях для усиления безопасности обеспечивалось сопровождение бронированной техникой и боевыми вертолетами.

– Автомобиль не подводил?

– Слава богу, ни разу. Я на своем «КамАЗе-5410» ездил до конца службы. Хорошая машина, и вполне заслуженно российская команда на автомобилях этой марки уже 9-й год подряд побеждает на международных ралли.

– Потери были?

– К сожалению, да. Обычно для боевого охранения в головной и замыкающей автомашинах размещаются зенитные установки. В тот раз заболевшего зенитчика заменил мой близкий друг, тоже водитель, А. Сухарев. Автомобиль прикрытия, где находился Саша, остановился и открыл ответный огонь по душманам, пропуская мимо себя колонну. Бандиты были уничтожены, груз и автомобили сохранены, но какой ценой! Сухарев погиб, некоторые получили ранения... Позже мы насчитали более сотни пробоин в его автомобиле, были изрешечены пулями борта почти всех автомашин. Мы теперь ежегодно, 15 февраля, в День памяти воинов-интернационалистов, обязательно собираемся и вспоминаем товарищей, отдавших жизнь при выполнении своего воинского долга. Когда приходится проезжать мимо мемориального комплекса памятника воинам-водителям, расположенного на въезде в Брянск, то бронзовый солдат, стоящий на подножке горящего автомобиля, невольно и нас, «афганцев», заставляет вспомнить многое...

Эти слова приводят к мысли о том, что существует в России преемственность поколений, что наши современники всегда были и будут готовы защищать интересы страны, где бы они не находились, верой и правдой служить Отечеству.

Новый статус Представительства IRU в Москве

Постоянное Представительство IRU в регионе СНГ получило новый статус и будет отныне именоваться Представительством IRU в Евроазиатском регионе. Глава Представительства И. Рунов назначен на должность заместителя генерального секретаря IRU.



Президиум IRU по рекомендации президента IRU Я. Лацны принял единогласное решение назначить г-на Рунова на должность заместителя генерального секретаря с учетом его исключительно успешной работы на протяжении 8 лет во главе Постоянного представительства IRU в регионе СНГ.

Президиум также принял решение адаптировать нынешнюю структуру IRU путем создания

региональных комитетов, которые будут подотчетны Евроазиатскому комитету по связи IRU – бывшему Комитету IRU по связи с СНГ.

Генеральный секретарь IRU М. Марми заявил: «Эти важные и своевременные решения Президиума IRU, принятые по итогам тщательного анализа меняющейся геополитической ситуации, позволят IRU более эффективно решать все более масштабные задачи и использовать многочисленные благоприятные возможности, которые открываются сегодня в постоянно меняющемся мире. Кроме того, они отражают подход IRU, ориентированный на перспективу, и предпринимаемые им согласованные усилия с тем, чтобы идти в ногу с постоянно растущим динамичным развитием некоторых крупнейших региональных организаций – партнеров IRU, таких как Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), Евроазиатское экономическое сообщество (ЕврАзЭС), Восточное партнерство и многие другие. Эти решения будут не только способствовать работе организаций автомобильного транспорта в этих регионах, но и служить интересам всех 180 членов IRU в 74 странах во всех уголках мира. Эта новая структура позволит IRU укрепить свою деятельность на местном, региональном и глобальном уровнях». На этом посту в качестве заместителя Генерального секретаря г-н Рунов будет нести ответственность за руководство работой новых региональных комитетов и Представительства IRU, базирующегося в Москве, которое получило новый статус Представительства IRU в Евроазиатском регионе.

Изменения в нормативном законодательстве

Иногда наши надежды и мечты сбываются, даже в сфере налоговых отношений. Так и принятые в нормативное законодательство поправки не могут не порадовать бухгалтеров и финансистов действующих предприятий. Перечислим наиболее значительные из положительных нововведений.

Текст М. Воронкова,
начальник отдела методологии ООО «СДМ-
БизнесКонсалт», аудиторской компании – партнера
АСМАП

1. Увеличен размер неуплаченной суммы налогов и сборов, влекущий уголовную ответственность налогоплательщиков

Соответствующие положения вводятся в действие с 01.01. 2010 г. Федеральным законом от 29.12.2009 № 383-ФЗ «О внесении изменений в часть первую Налогового кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Также внесены поправки в ст. 198 и 199 УК РФ. В частности, крупным размером уклонения от уплаты налогов и сборов признается сумма налогов и (или) сборов, составляющая за период в пределах трех финансовых лет подряд более шестисот тысяч рублей для физических лиц и более двух миллионов рублей для организаций (в старой редакции соответственно сто тысяч и пятьсот тысяч рублей).

Установлено также, что лицо, впервые совершившее преступление, освобождается от уголовной ответственности, если оно полностью уплатило суммы недоимки, соответствующих пеней и сумму штрафа. Уголовно-процессуальный кодекс РФ дополнен новой статьей, предусматривающей порядок прекращения уголовного преследования, связанного с нарушением законодательства о налогах и сборах (в том числе в случае, если до окончания предварительного следствия ущерб, причиненный бюджетной системе РФ в результате преступления, возмещен в полном объеме).

2. Организациям дали время на поправку финансового состояния

Настоящим подарком для налогоплательщиков стало принятие Федерального Закона от 27.12. 2009 № 352-ФЗ, который смягчил последствия несоответствия уставного капитала акционерного общества

размеру его чистых активов.

В действительности уменьшение чистых активов не обязательно означает неплатежеспособность организации. Прописанное ранее в законодательстве требование к организациям уменьшить уставный капитал, тем более ликвидация юридических лиц, имеющих по балансу отрицательные чистые активы, является вмешательством в их внутрихозяйственную деятельность и ведет к спаду экономики в целом.

С 2010 г. в случае установления факта несоответствия уставного капитала величине чистых активов предусмотрено принятие обществами мер реагирования, то есть последовательность действий органов управления и акционеров, направленных на выравнивание ситуации. Теперь уменьшение размера уставного капитала может быть произведено не позднее шести месяцев после окончания третьего финансового года с момента установления отрицательного значения чистых активов.

Эти нововведения позволят некоторым образом защитить организации от рейдерских захватов и неправомерных действий фирм-конкурентов.

3. Не нужно сдавать исправительные налоговые декларации за прошлые периоды в тех случаях, когда допущенные ошибки (искажения) привели к излишней уплате налога

Федеральный закон от 26.11.2008 № 224-ФЗ «О внесении изменений в часть первую, часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» внес изменения в абзац 3 п. 1 ст. 54 НК РФ.

Новая редакция ст. 54 НК РФ позволяет налогоплательщикам провести в перерасчет

налоговой базы и суммы налога за налоговый (отчетный) период, в котором выявлены ошибки (искажения), относящиеся к прошлым налоговым (отчетным) периодам, также и в тех случаях, когда допущенные ошибки (искажения) привели к излишней уплате налога.

4. С 2010 г. налоговые органы будут уплачивать проценты за лишение налогоплательщика права пользоваться его расчетным счетом

Федеральный закон от 26.11.2008 № 224-ФЗ ввел норму, согласно которой в случае нарушения налоговым органом срока отмены решения о приостановлении операций по счетам налогоплательщика в банке на сумму денежных средств, в отношении которой действовал режим приостановления, начисляются проценты, подлежащие уплате налогоплательщику на каждый день нарушения срока в размере ставки рефинансирования ЦБ РФ, действовавшей в периоде нарушения налоговым органом срока отмены решения о приостановлении.

5. Налоговые органы не вправе требовать от налогоплательщиков документы, которые ранее уже представлялись при проведении камеральных или выездных проверок

Этот порядок введен Федеральным законом от 27.07.2006 № 137-ФЗ «О внесении изменений в часть первую и часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации и в отдельные

законодательные акты Российской Федерации в связи с осуществлением мер по совершенствованию налогового администрирования».

Новое правило, предусмотренное п. 5 ст. 93 НК РФ, применяется в отношении документов, представляемых в налоговые органы после 1 января 2010 г. Необходимо учитывать также, что данное правило не распространяется на случаи, когда документы ранее представлялись в налоговый орган в виде подлинников и потом были возвращены проверяемому лицу, а также в случае утраты налоговым органом документов вследствие непреодолимой силы.

6. В 2010 г. денег у самых низкооплачиваемых работников станет больше

Соглашением о минимальной заработной плате в городе Москве на 2010 г. между Правительством Москвы, московскими объединениями профсоюзов и московскими объединениями работодателей от 22.12.2009 установлен размер минимальной заработной платы с 1 января 2010 г. – 9500 руб., с 1 мая 2010 г. – 10000 руб.

Соглашение распространяется на всех работодателей, кто не представил мотивированный отказ присоединиться к нему в течение 30 дней с момента официального опубликования.

Изменения в порядке исчисления и уплаты налогов

Основные изменения в налоговом законодательстве, затрагивающие деятельность транспортных организаций, систематизированы по видам налогов. Данные обзора представлены нами для удобства восприятия в табличной форме в сравнении с ранее действовавшими положениями.

НАЛОГ НА ПРИБЫЛЬ

Продлен льготный порядок отнесения процентов по долговым обязательствам к расходам до 30.06.2010 г.

Напоминаем, что предельная величина процентов, принимаемая в целях налогового учета, равняется ставке рефинансирования ЦБ РФ, увеличенной в два раза для рублевых обязательств; для долговых обязательств в инвалюте, предельная величина процентов во всех случаях равна 15 %. Это правило действует только для расходов, возникших до 01.11.2009 г.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН
от 27.12.2009 № 368-ФЗ

Излишки, выявленные при инвентаризации, будут учитываться в расходах в полном объеме

Если в результате инвентаризации выявлены материально-производственные запасы, то стоимость данного имущества нужно учесть в составе внереализационных доходов. Данное правило распространяется и на имущество, полученное при демонтаже или разборке выводимых из эксплуатации основных средств, а также при ремонте объектов. Причем стоимость такого имущества учитывается по рыночным ценам.

В случае дальнейшего использования в производстве указанных ценностей их стоимость будет учитываться в расходах в сумме,

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН РФ
от 25.11.2009 № 281-ФЗ (часть 4) «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»
(п. 2 ст. 254 и пп. 2 п. 1 ст. 268 НК РФ)

которая изначально была признана в доходах. Напомним, что в действующей редакции НК РФ в расходы можно принять только в размере 20 процентов от ранее учтенного дохода. Пример. Если в результате инвентаризации, проводимой в 2009 г., выявлены излишки, рыночная стоимость которых составила 10 000 руб., то стоимость, которую нужно учесть в материальных расходах при дальнейшем использовании данного имущества, составит 2 000 руб. (10 000 руб. x 20 %). Начиная со следующего года, можно будет включить в расходы 10 000 руб.	
Не подлежат переоценке авансы, полученные в инвалюте Со следующего года организациям не придется переоценивать иностранные авансы. Курсовые разницы с «иностраных» авансов не признаются внереализационными доходами (расходами). В настоящее время согласно п. 11 ст. 250 НК РФ в составе внереализационных доходов учету подлежат доходы в виде положительной курсовой разницы, возникающей при получении авансов в иностранной валюте. Аналогичные нормы в отношении отрицательных курсовых разниц содержатся в п. 1 ст. 265 НК РФ.	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН РФ от 25.11.2009 № 281-ФЗ (часть 3) (п. 11 ст. 250 и пп. 5 п. 1 ст. 265 НК РФ)
Для расчета нормы амортизации можно применять срок полезного использования неотделимого улучшения арендованного имущества В 2010 г. арендаторы будут вправе рассчитывать амортизацию либо с учетом срока полезного использования, определяемого для арендованных объектов основных средств, либо для капитальных вложений в указанные объекты. Это означает, что арендаторы смогут самостоятельно выбирать, какой срок полезного использования брать для расчета амортизации: срок объекта аренды или самого неотделимого улучшения. В соответствии с действующей в 2009 г. редакцией п. 1 ст. 258 НК РФ норма амортизации по неотделимым улучшениям рассчитывалась исходя из срока полезного использования, определяемого для арендованных объектов основных средств.	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН РФ от 25.11.2009 № 281-ФЗ (п. 2 ст. 254 и пп. 2 п. 1 ст. 268 НК РФ)
Проценты по договору займа включаются организацией в доходы (расходы) на последнее число каждого месяца В 2009 г. доходы (расходы) по займам отражались на конец соответствующего отчетного периода (т.е. квартала для налогоплательщиков, применяющих ежеквартальную уплату авансовых платежей).	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН РФ от 25.11.2009 № 281-ФЗ (п. 6 ст. 271 и п. 8 ст. 272 НК РФ)
Изменилась формула для расчета дивидендов конкретному получателю Организация, выплачивающая дивиденды, при определении суммы налога для удержания из доходов конкретного получателя дивидендов рассчитывает показатель «д» как общую сумму дивидендов, распределяемую налоговым агентом в пользу всех получателей, а не только налогоплательщиков-получателей.	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН РФ от 25.11.2009 № 281-ФЗ (абз. 9 п. 2 ст. 275 НК РФ)
В составе прямых расходов вместо ЕСН учитываются взносы во внебюджетные фонды: на обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством, обязательное медицинское страхование, обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН РФ от 24.07.2009 № 213-ФЗ

<i>В 2009 г. к прямым расходам относились, помимо амортизации и заработной платы основного производственного персонала, начисленные суммы ЕСН</i>	
Изменился порядок учета расходов на формирование резерва предстоящих расходов на оплату отпусков, резерва ежегодного вознаграждения за выслугу лет При расчете резервов учитываются страховые взносы на обязательное пенсионное страхование, обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством, обязательное медицинское страхование, обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний. <i>В 2009 г. при расчете резервов учитывался единый социальный налог.</i>	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН РФ от 24.07.2009 № 213-ФЗ
Исключена из расходов на оплату труда доплата до фактического заработка в случае временной утраты трудоспособности <i>К расходам на оплату труда относились в том числе и расходы на доплату до фактического заработка в случае временной утраты трудоспособности.</i>	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН РФ от 24.07.2009 № 213-ФЗ (ст. 255 НК РФ)
В качестве расходов на оплату труда могут признаваться наряду со взносами по договорам добровольного личного страхования затраты работодателей на оплату медицинских услуг, оказываемых сотрудникам (в размере, не превышающем 6 % от суммы расходов на оплату труда) Договор с медицинской организацией должен быть заключен на срок не менее одного года, а сама организация - иметь лицензию на осуществление медицинской деятельности. Общий лимит для признания данных расходов (взносов по договорам страхования и непосредственной оплаты услуг медицинским учреждениям) остался прежним - не более 6 % от суммы расходов на оплату труда. <i>В 2009 г. учитывались только взносы по договорам добровольного личного страхования, предусматривающим оплату страховщиками медицинских расходов застрахованных работников.</i>	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН РФ от 24.07.2009 № 213-ФЗ (абз. 9 п. 16 ст. 255 НК РФ)

НДС

Внесенные Федеральным законом от 25.11.2009 № 281-ФЗ изменения в гл. 21 «Налог на добавленную стоимость» Налогового Кодекса не затрагивают деятельности организаций-перевозчиков. Эти изменения, в основном, относятся к операциям с ценными бумагами. В частности:

- уточнены положения, касающиеся применения НДС при реализации финансовых инструментов срочных сделок;
- приведены правила расчета пропорции, в

которой НДС принимается к вычету или учитывается в стоимости товаров (работ, услуг), в отношении финансовых инструментов срочных сделок, а также для организации, осуществляющей клиринговую деятельность на рынке ценных бумаг.

Однако в конце 2009 г. вышел ряд писем Минфина РФ, разъясняющих налогообложение НДС отдельных операций и правила оформления счетов-фактур, которые будут контролироваться налоговыми органами при проведении проверок в 2010 г. Эти письма будут полезны бухгалтерам транспортных организаций в практической работе.

ОФОРМЛЕНИЕ СЧЕТОВ-ФАКТУР

Покупатель не вправе принять к вычету НДС по счету-фактуре с отрицательными показателями Ст. 169 НК РФ указание в счетах-фактурах отрицательных показателей не предусмотрено. В связи с этим выставленные продавца-	Письмо Минфина России от 03.11.2009 № 03-07-09/55
--	--

ми счета-фактуры с отрицательными показателями не могут являться основанием для принятия предъявленных покупателю сумм НДС к вычету или возмещению. Однако решение вопроса о возможности оформления счетов-фактур с отрицательными показателями (кредит-счетов) с целью урегулирования порядка применения налоговых вычетов – дело недалекого будущего.	
Вычет НДС производится в периоде получения счета-фактуры Исправленный в установленном порядке счет-фактура подлежит регистрации в журнале учета полученных счетов-фактур и книге покупок в том налоговом периоде, в котором он получен.	Письмо Минфина России от 03.11.2009 № 03-07-09/53
В счетах-фактурах допускается указывать адреса в сокращенном виде Счета-фактуры, в которых адреса продавца и покупателя указываются с сокращенными словами (РФ, обл., г.), но при полном указании составляющих адреса (почтового индекса, названия города, улицы и т.д.), не являются составленными с нарушением установленного порядка. Аналогично, указание в строках 3 «Грузоотправитель и его адрес» и 4 «Грузополучатель и его адрес» счетов-фактур на услуги полного или сокращенного наименования грузоотправителя и грузополучателя не является нарушением.	Письмо Минфина России от 09.11.2009 № 03-07-09/57
Вычет по счету-фактуре, выставленному с нарушением срока, невозможен Минфин России напомнил, что при реализации товаров, работ, услуг счета-фактуры должны быть выставлены не позднее пяти календарных дней, считая со дня отгрузки (выполнения работ, оказания услуг). Счет-фактура, составленный с нарушением срока, отметили чиновники, не может являться основанием для вычета НДС В этом же письме финансисты в очередной раз высказались против вычета по счету-фактуре, подписанному с использованием факсимиле.	Письмо Минфина России от 17.09.2009 № 03-07-09/48
Счет-фактура, подписанный факсимильной подписью, не может являться основанием для принятия НДС к вычету Минфин РФ отметил, что нельзя принять НДС к вычету на основании счета-фактуры, подписанного факсимильной подписью: использование такой подписи при составлении счетов-фактур не предусмотрено НК РФ. Есть судебные решения о том, что подтвердить вычет копиями счетов-фактур нельзя. Так, признавая вычет неправомерным, арбитражи подчеркнули, что нормы налогового законодательства не предполагают возможности подтверждения права на налоговый вычет копиями документов при отсутствии их подлинных экземпляров (Определение ВАС РФ от 26.10.2009 № ВАС-13253/09).	Письмо Минфина РФ от 17.09.2009 № 03-07-09/48 Письмо УФНС по г. Москве от 23.01.2009 № 19-11/004827).
Рассмотрен порядок заполнения графы «Наименование товара» счета-фактуры на аванс При заполнении счета-фактуры на аванс наименование товаров указывается в соответствии с наименованием, указанным в договоре. Однако если согласно договору отгрузка товара осуществляется в соответствии с заявкой (спецификацией), оформляемой после оплаты, в договоре указывается обобщенное наименование поставляемых товаров.	Письмо УФНС России по г. Москве от 07.05.2009 № 16-15/045429

Разъяснен порядок указания в счетах-фактурах адресов продавца, покупателя, грузоотправителя и грузополучателя товаров (работ, услуг)

При заполнении счетов-фактур следует руководствоваться правилами ведения журналов учета полученных и выставленных счетов-фактур, книг покупок и книг продаж при расчетах по НДС, утвержденные постановлением Правительства РФ от 02.12.2000 № 914. Таким образом, согласно правилам адреса продавца и покупателя указываются в соответствии с их учредительными документами.

Почтовые адреса грузоотправителя и грузополучателя указываются в счетах-фактурах по отгруженным товарам при заполнении строки 3 «Грузоотправитель и его адрес», если продавец и грузоотправитель не являются одним и тем же лицом, и строки 4 «Грузополучатель и его адрес».

При составлении счета-фактуры на выполненные работы (оказанные услуги) в строках 3 и 4 счета-фактуры ставятся прочерк

Письмо Минфина РФ
от 16.10.2009 № 03-07-14/98

Разъяснены правила подписи уполномоченных лиц ха руководителя и главного бухгалтера

В счете-фактуре фамилию и инициалы лица, подписавшего соответствующий счет-фактуру, рекомендуется указывать вместо фамилий и инициалов руководителя и главного бухгалтера организации. В то же время если в счете-фактуре присутствуют дополнительные реквизиты для лиц, уполномоченных подписывать счет-фактуру (например, указывается должность), то такой счет-фактуру не следует рассматривать как составленный с нарушением требований Кодекса.

Если фамилии руководителя и главного бухгалтера организации уже значатся в счете-фактуре, фамилию и инициалы лица, подписавшего соответствующий счет-фактуру, следует проставлять ниже.

Письмо Минфина РФ от 6 февраля
2009 г. N 03-07-09/04

Отдельно следует остановиться на широко распространенной практике «перевыставления счетов-фактур» экспедиторскими фирмами-агентами. По мнению Минфина, изложенному в Письме от 03.11.2009 № 03-07-11/281, у агента, приобретающего от своего имени в пользу принципала услуги по перевозке железнодорожным транспортом, основания для вычета НДС, предъ-

явленного перевозчиком, отсутствуют. На этом негативные последствия этой операции не заканчиваются: заказчик перевозки также не сможет принять к вычету из бюджета НДС по «перевыставленному» экспедитором счету-фактуре, если в реквизите счета-фактуры экспедитора «Наименование товара, работы, услуги» не будут указаны реквизиты счета-фактуры перевозчика.



НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Федеральные законы

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 17.12.2009 № 310-ФЗ

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В
СТАТЬЮ 5 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ЧАСТЬ
ПЕРВУЮ ГРАЖДАНСКОГО КОДЕКСА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И
ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ
АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»**

Отменен крайний срок приведения уставов обществ с ограниченной ответственностью в соответствие с новыми требованиями

Как было установлено Федеральным законом от 30.12.2008 № 312-ФЗ, внесшим изменения, в частности, в Гражданский кодекс РФ и Федеральный закон «Об обществах с ограниченной ответственностью», уставы обществ с ограниченной ответственностью должны были быть приведены в соответствие с новыми требованиями, определенными этим Законом, не позднее 1 января 2010 г. Этот срок отменен и установлено, что уставы обществ с ограниченной ответственностью, созданных до вступления в силу упомянутого Федерального закона от 30.12.2008 № 312-ФЗ, которые еще не были приведены в соответствие с установленными им требованиями, подлежат приведению в соответствие с ними при первом изменении уставов таких обществ.

Закон вступил в силу 21 декабря 2009 г.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 27.12.2009 № 368-ФЗ

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ЧАСТЬ
ВТОРУЮ НАЛОГОВОГО КОДЕКСА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И**

**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «О ВНЕСЕНИИ
ИЗМЕНЕНИЙ В ГЛАВЫ 23 И 25 ЧАСТИ
ВТОРОЙ НАЛОГОВОГО КОДЕКСА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И О
ПРИЗНАНИИ УТРАТИВШИМИ
СИЛУ ОТДЕЛЬНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ
ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «О
ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В
ЧАСТЬ ПЕРВУЮ, ЧАСТЬ ВТОРУЮ
НАЛОГОВОГО КОДЕКСА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И
ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ
АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»
И ПРИЗНАНИИ УТРАТИВШИМИ
СИЛУ ОТДЕЛЬНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ
ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТОВ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»**

Внесены изменения в отдельные главы Налогового кодекса РФ, в том числе регулирующие порядок налогообложения НДС, НДФЛ, транспортным налогом

В соответствии с дополнением, внесенным в статьи 165 и 167 НК РФ, уточняется порядок подтверждения нулевой ставки НДС, а также момент определения налоговой базы по экспортным операциям. В новой редакции изложен п. 3 ст. 221 НК РФ, касающийся предоставления профессиональных налоговых вычетов по НДФЛ налогоплательщикам, получающим авторские и иные вознаграждения. В период с 1 января по 30 июня 2010 г. приостановлено действие абзаца четвертого п. 1 ст. 269, устанавливающей особенности отнесения процентов по долговым обязательствам к расходам при исчислении налога на прибыль организаций. Кроме того, индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки внутренним водным и воздушным транспортом, освобождены от налогообложения транспортным налогом в отношении таких транспортных средств.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 27.12.2009 № 374-ФЗ

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В
СТАТЬЮ 45 ЧАСТИ ПЕРВОЙ И В ГЛАВУ
25.3 ЧАСТИ ВТОРОЙ НАЛОГОВОГО
КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
И ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ
АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, А
ТАКЖЕ О ПРИЗНАНИИ УТРАТИВШИМ
СИЛУ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «О
СБОРАХ ЗА ВЫДАЧУ ЛИЦЕНЗИЙ
НА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ВИДОВ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, СВЯЗАННЫХ С
ПРОИЗВОДСТВОМ И ОБОРОТОМ
ЭТИЛОВОГО СПИРТА, АЛКОГОЛЬНОЙ
И СПИРТСОДЕРЖАЩЕЙ
ПРОДУКЦИИ»**

Повышены размеры государственных пошлин за юридически значимые действия

Соответствующие изменения внесены в гл. 25.3 Налогового кодекса РФ и отдельные законодательные акты РФ. Так, в частности, вдвое (за исключением отдельных случаев) увеличен размер госпошлины, уплачиваемой при рассмотрении дел в судах общей юрисдикции, мировыми судьями. Значительно изменены размеры госпошлины за совершение действий, связанных с приобретением гражданства РФ или выходом из гражданства РФ, а также с въездом или выездом из РФ. Например, размер госпошлины за выдачу загранпаспорта, содержащего электронный носитель информации, вместо 1 000 руб. составит 2500 руб.; за выдачу или продление срока действия вида на жительство, вместо 1 000, - 2000 руб. Вдвое увеличивается размер пошлины, взимаемый: за государственную регистрацию юридического лица с 2000 до 4000 руб.; за государственную регистрацию политической партии с 1000 до 2000 руб.; за аккредитацию филиалов иностранных организаций, создаваемых на территории РФ с 60 000 до 120 000 руб. за каждый филиал; за государственную регистрацию физического лица в качестве индивидуального предпринимателя с 400 до 800 руб.. Значительно возрастут размеры госпошлины за государственную регистрацию средств

массовой информации, лекарственных средств, а также госрегистрацию транспортных средств. Значительные изменения коснулись порядка уплаты пошлин за юридически значимые действия в отношении эмиссии, размещения и обращения ценных бумаг; лицензирования различных видов деятельности, в том числе деятельности по производству и обороту алкогольной продукции. Размер госпошлины, в частности, за предоставление лицензии на производство и оборот алкогольной продукции (за исключением вина) составит 6 млн. руб.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 29.12.2009 № 383-ФЗ

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

Увеличен размер неуплаченной суммы налогов и сборов, влекущий уголовную ответственность налогоплательщиков

Соответствующие поправки внесены в статьи 198 и 199 Уголовного кодекса РФ. Так, в частности, крупным размером уклонения от уплаты налогов и сборов признается сумма налогов и (или) сборов, составляющая за период в пределах трех финансовых лет подряд более шестисот тысяч руб. для физических лиц и более двух миллионов рублей для организаций (в действующей редакции соответственно сто тысяч и пятьсот тысяч руб.). Установлено также, что лицо, впервые совершившее преступление, освобождается от уголовной ответственности, если оно полностью уплатило суммы недоимки, соответствующих пеней и сумму штрафа. Уголовно-процессуальный кодекс РФ дополнен новой статьей, предусматривающей порядок прекращения уголовного преследования, связанного с нарушением законодательства о налогах и сборах (в том числе в случае, если до окончания предварительного следствия ущерб, причиненный бюджетной системе РФ в результате преступления, возмещен в полном объеме).

Согласно поправкам, внесенным в

Налоговый кодекс РФ, в случае если налогоплательщик не уплатил в течение установленного срока в полном объеме указанные в требовании налогового органа суммы недоимки, размер которой позволяет предполагать факт совершения нарушения, содержащего признаки преступления, налоговые органы обязаны направлять материалы в органы внутренних дел для решения вопроса о возбуждении уголовного дела, при этом в направляемом налогоплательщику требовании должно содержаться предупреждение об указанной обязанности налогового органа. Закон РФ «О милиции» также дополнен новыми положениями, устанавливающими, в частности, обязанность милиции уведомлять налоговые органы о результатах рассмотрения полученных от них материалов.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 01.02.2010 № 2-ФЗ

«О РАТИФИКАЦИИ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА»

Россия ратифицировала Конвенцию о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа

Указанная Конвенция была подписана от имени Правительства РФ в городе Бишкеке 9 октября 1997 г. Конвенция ратифицирована с двумя заявлениями: перевозки пассажиров в международном сообщении в соответствии с Конвенцией выполняются российскими перевозчиками автобусами, имеющими более 8 мест для сидения, не считая места водителя; при пересечении границы водителями автобусов российских перевозчиков вместо лицензии будет предъявляться карточка допуска, предусмотренная законодательством РФ.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 01.02.2010 № 3-ФЗ

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ

ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

Уточнен состав убытков, подлежащих возмещению по договорам обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

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

Постановления Правительства Российской Федерации

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 22.12.2009 № 1061

«О ПРИЗНАНИИ УТРАТИВШИМ СИЛУ АБЗАЦА ВТОРОГО ПУНКТА 2 ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 21 ФЕВРАЛЯ 2008 Г. № 110»

Признано утратившим силу положение, согласно которому товары и грузы, представляющие опасность для человека, пищевые продукты, материалы и изделия ввозились на территорию РФ в пунктах пропуска, не включенных в специализированные перечни

Постановлением Правительства РФ от 21 февраля 2008 года № 110 было установлено, что до издания Минсельхозом РФ перечней пунктов пропуска через Государственную границу РФ, специально оборудованных и предназначенных для ввоза на территорию РФ товаров, химических, биологических и радиоактивных веществ, отходов и иных грузов, представляющих опасность для человека, пищевых продуктов, материа-

лов и изделий, соответствующие виды грузов и товаров могли ввозиться на территорию РФ в пунктах пропуска через Государственную границу РФ, в которых были созданы подразделения органов санитарно-карантинного контроля. Утратило силу положение, согласно которому до 31 декабря 2009 г. указанные виды грузов и товаров могли ввозиться на территорию РФ также в пунктах пропуска через Государственную границу РФ, в которых созданы подразделения органов санитарно-карантинного контроля, из числа не включенных в специализированные перечни пунктов пропуска.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ 19.01.2010г. № 18

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ
ОКАЗАНИЯ УСЛУГ ПО ОРГАНИЗАЦИИ
ПРОЕЗДА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
ПО ПЛАТНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ
ДОРОГАМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ
ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ,
ПЛАТНЫМ УЧАСТКАМ ТАКИХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ»**

Утверждены Правила организации проезда по платным дорогам Российской Федерации

Вводятся в действие «Правила оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам...». Пользование платной автомобильной дорогой (платным участком дороги) осуществляется на основании договора, заключаемого, в частности, посредством оплаты проездного талона, оплаты проезда в пункте взимания платы, въезда на платную автомобильную дорогу. Размер платы устанавливается оператором (владельцем платной дороги, концессионером, в случае использования платной автомобильной дороги на основе соглашения). Максимальный размер такой платы утверждается Правительством РФ. Взимание иных платежей, кроме платы за проезд, не допускается. Размер платы за проезд может быть дифференцированным для различных категорий

транспортных средств в зависимости от времени суток, дня недели или месяца года. Оператор обязан представить пользователю полную и достоверную информацию об оказываемых услугах. Данная информация должна содержать, в том числе: схему платной дороги с обозначением пунктов взимания платы и маршрута альтернативного бесплатного проезда, сведения об операторе, размер платы за проезд и порядок ее оплаты, перечень льготных категорий пользователей. Правилами определены также права и обязанности оператора и пользователя платной автомобильной дороги.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 02.02.2010 № 36

**«ОБ УСТАНОВЛЕНИИ
КОЭФФИЦИЕНТА ИНДЕКСАЦИИ
РАЗМЕРА ЕЖЕМЕСЯЧНОЙ
СТРАХОВОЙ ВЫПЛАТЫ ПО
ОБЯЗАТЕЛЬНОМУ СОЦИАЛЬНОМУ
СТРАХОВАНИЮ ОТ НЕСЧАСТНЫХ
СЛУЧАЕВ НА ПРОИЗВОДСТВЕ
И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ
ЗАБОЛЕВАНИЙ»**

Определена величина коэффициента индексации в 2010 г. ежемесячной страховой выплаты по обязательному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний

Согласно Федеральному закону от 24.07.1998 № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» размер указанной ежемесячной страховой выплаты индексируется с учетом уровня инфляции в пределах средств, предусмотренных на эти цели в бюджете ФСС РФ на соответствующий финансовый год. Установлено, что с 1 января коэффициент индексации ежемесячной страховой выплаты, назначенной до 1 января 2010 г., составляет 1,1 (с 1 января 2009 г. применялся коэффициент, величина которого составляла 1,13).

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ
ОТ 03.02.2010 № 52**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ
ВКЛЮЧЕНИЯ В ФИРМЕННОЕ
НАИМЕНОВАНИЕ ЮРИДИЧЕСКОГО
ЛИЦА ОФИЦИАЛЬНОГО
НАИМЕНОВАНИЯ «РОССИЙСКАЯ
ФЕДЕРАЦИЯ» ИЛИ «РОССИЯ», А
ТАКЖЕ СЛОВ, ПРОИЗВОДНЫХ ОТ
ЭТОГО НАИМЕНОВАНИЯ»**

Определены категории юридических лиц, которым Минюстом РФ может быть дано разрешение на использование в наименовании слов «Российская Федерация», «Россия»

Разрешение на включение в фирменное наименование юридического лица официального наименования «Российская Федерация» или «Россия», а также слов, производных от этого наименования, выдается в случае, если юридическое лицо соответствует одному из следующих критериев: имеет филиалы или представительства на территории более чем половины субъектов РФ; отнесено к крупнейшим налогоплательщикам; включено в реестр хозяйствующих субъектов, имеющих долю на рынке определенного товара в размере более чем 35 %; занимает доминирующее положение на рынке определенного товара; если более 25 % голосующих акций акционерного общества или 25 % уставного капитала иного хозяйственного общества находятся в собственности РФ. Определен перечень документов, представляемых в Минюст РФ для получения разрешения на использование указанных наименований, порядок и срок их рассмотрения, а также порядок внесения изменений в устав юридического лица в части, касающейся наименования юридического лица, в случае отзыва Минюстом РФ ранее выданного разрешения.

Нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РФ

ОТ 09.10.2009 № 177

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ТИПОВОЙ
СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОПУСКА
ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ
ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ ЛИЦ, ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ, ГРУЗОВ, ТОВАРОВ И
ЖИВОТНЫХ В АВТОМОБИЛЬНЫХ
ПУНКТАХ ПРОПУСКА»
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РФ
01.12.2009 N 15342.**

Разработана Типовая схема, определяющая последовательность основных контрольных действий при осуществлении в автомобильных пунктах пропуска через Государственную границу РФ пограничного, таможенного контроля и иных видов контроля

Установлено, что государственный контроль осуществляется в автомобильных пунктах пропуска должностными лицами ФСБ РФ, ФТС РФ, Роспотребнадзора, Россельхознадзора, Ространснадзора. Осмотр и досмотр транспортных средств, грузов, товаров и животных проводятся однократно в специально обустроенной зоне пункта пропуска таможенными и пограничными органами с участием при необходимости представителей соответствующих государственных контрольных органов. На основании Типовой схемы и с учетом местных условий для каждого автомобильного пункта пропуска разрабатываются технологические схемы организации пропуска через Государственную границу РФ.

**ПРИКАЗ МИНТРАНСА РФ
ОТ 27.08.2009 № 149**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА
ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ВРЕМЕННЫХ
ОГРАНИЧЕНИЙ ИЛИ
ПРЕКРАЩЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПО
АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РФ
10.12.2009 № 15477.**

Разработан Порядок, определяющий процедуру введения временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам РФ

В соответствии с утвержденным Порядком временные ограничения или прекращения движения устанавливаются при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог, в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения. Временные ограничения или прекращение движения вводятся на основании соответствующего распорядительного акта, которым устанавливаются сроки их начала и окончания, автомобильные дороги или участки дорог, на которых вводятся ограничения, а также организации, обеспечивающие временное ограничение или прекращение движения.

**ПРИКАЗ ФТС РФ № 1774,
МИНТРАНСА РФ № 171,
МИНСЕЛЬХОЗА РФ № 453,
МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РФ
№ 797Н ОТ 28.09.2009**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА
ИНФОРМАЦИОННОГО
ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ
ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ
ВЛАСТИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ
КОНТРОЛЯ В ПУНКТАХ ПРОПУСКА
ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РФ
22.12.2009 № 15800.**

Установлен порядок информационного взаимодействия федеральных органов исполнительной власти при осуществлении контроля в пунктах пропуска через Государственную границу РФ

Порядок утвержден для обеспечения осуществления контроля установленных правил предоставления таможенным

органам в пунктах пропуска через Государственную границу РФ документов, необходимых для осуществления иных видов контроля помимо таможенного контроля, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 26.06.2008 № 480. Целью издания Порядка является: обеспечение комплексного, эффективного и дифференцированного использования сил и средств федеральных органов исполнительной власти при осуществлении государственного контроля за пересекающими Государственную границу РФ лицами, транспортными средствами и перемещаемыми товарами; оптимизация взаимодействия федеральных органов исполнительной власти при осуществлении государственного контроля в пунктах пропуска; применение принципа однократного ввода информации при осуществлении государственного контроля за лицами, транспортными средствами и перемещаемыми товарами и возможности ее использования на разных этапах контроля.

**ПРИКАЗ МИНПРОМТОРГА РФ
ОТ 12.11.2009 № 1023**

**«О КРИТЕРИЯХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ
СТРАНЫ ПРОИСХОЖДЕНИЯ
АВТОТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА»
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РФ
25.12.2009 № 15834.**

Минпромторгом РФ утверждены критерии определения страны происхождения автотранспортного средства

Критерии утверждены в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 07.07.2009 № 546 и применяются при предоставлении субсидий российским лизинговым компаниям на возмещение затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2009 г. на срок не более 5 лет для приобретения отечественных автотранспортных средств с последующей передачей их в лизинг, в отношении АТС, сборка которых осуществляется на территории РФ. Установлено, что страной происхождения АТС является Российская Федерация, если выполняется один из

трех критериев, в частности, если производство модели автомобиля осуществляется с применением операций по сварке, окраске, сборке кузова (кабины), в рамках заключенного соглашения с Минэкономразвития РФ по «промышленной сборке» в соответствии с Порядком, утвержденным Приказом Минэкономразвития РФ № 73, Минпромэнерго РФ № 81, Минфина РФ № 58н от 15.04.2005. Остальные критерии также представляют собой подробные требования к технологии производства автомобилей.

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РФ ОТ 17.12.2009 № 240

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ УСЛОВИЙ
РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ И
МНОГОСТОРОННИХ РАЗРЕШЕНИЙ
РОССИЙСКИМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РФ
29.01.2010 № 16155.**

При распределении иностранных разрешений российским перевозчикам будут учитываться определенные условия

Условия распределения иностранных разрешений применяются в случае, если количество полученных Минтрансом РФ от компетентных органов иностранных государств иностранных разрешений меньше общей годовой потребности российских перевозчиков на осуществление международных перевозок. При распределении устанавливаются, в частности, следующие условия: наличие своевременно предоставленной заявки для определения общей годовой потребности в иностранных разрешениях по утвержденной форме; наличие у перевозчика транспортных средств, соответствующих по экологическим и техническим нормам безопасности категории иностранных разрешений, подлежащих распределению; совершение перевозчиком в период с 1 января по 31 декабря года, предшествующего проведению распределения, одной или более поездок на основании иностранных разрешений; отсутствие нарушений при выполнении международных автомобильных перевозок в течение

предыдущего отчетного периода; использование иностранных разрешений для осуществления перевозок грузов в (из) страну, от компетентного органа которой получены разрешения, в предыдущем отчетном периоде.

Также утверждены условия распределения многосторонних разрешений российским перевозчикам.

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РФ ОТ 20.10.2009 № 180

**«О КАРТАХ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ
В ЦИФРОВОМ КОНТРОЛЬНОМ
УСТРОЙСТВЕ ДЛЯ КОНТРОЛЯ
ЗА РЕЖИМАМИ ТРУДА И
ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ ПРИ
ОСУЩЕСТВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В
СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ
ЕВРОПЕЙСКОГО СОГЛАШЕНИЯ,
КАСАЮЩЕГОСЯ РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,
ПРОИЗВОДЯЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РФ
02.02.2010 № 16210.**

Российская Федерация будет осуществлять контроль за режимом труда и отдыха водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки, в соответствии с международным соглашением

Европейским соглашением, касающимся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), подписанным в Женеве 1 июля 1970 г., установлены требования к применению цифровых контрольных устройств для контроля за режимами труда и отдыха водителей. В соответствии с этим Соглашением Минтранс РФ определил образцы контрольных документов - карт водителя, осуществляющего международные автомобильные перевозки, предприятия, участвующего в осуществлении международных автомобильных перевозок, мастерской, осуществляющей деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту цифровых контрольных устройств, кон-

тролера, осуществляющего контроль режимов труда и отдыха водителей. Указанные карты должны представляться в «Компетентный орган по ЕСТР», которым является Минтранс РФ.

**ПРИКАЗ ФТС РФ
ОТ 25.11.2009 № 2133**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФОРМ РЕШЕНИЯ
ПО ЖАЛОБЕ И АКТА О РАССМОТРЕНИИ
ЖАЛОБЫ В УПРОЩЕННОМ ПОРЯДКЕ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РФ
20.01.2010 № 16024.**

Утверждены формы решения и акта по жалобе на действия таможенных органов, которая рассматривается в упрощенном порядке

В соответствии с Таможенным кодексом РФ в упрощенном порядке могут быть обжалованы решение, действие или бездействие должностного лица таможни или таможенного поста в связи с перемещением через таможенную границу товаров, стоимость которых не превышает 1,5 млн руб. и одного транспортного средства. Упрощенный порядок обжалования заключается в обращении к вышестоящему должностному лицу таможенного органа с устной жалобой, которая рассматривается незамедлительно, а решение по ней оформляется в письменной форме.

**ПРИКАЗ ФТС РФ
ОТ 25.12.2009 № 2391**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФОРМ
ДОКУМЕНТОВ О НАЛОЖЕНИИ
(ОТМЕНЕ) АРЕСТА НА ИМУЩЕСТВО
ПЛАТЕЛЬЩИКА В КАЧЕСТВЕ СПОСОБА
ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИСПОЛНЕНИЯ
РЕШЕНИЯ ТАМОЖЕННОГО ОРГАНА
О ВЗЫСКАНИИ ТАМОЖЕННЫХ
ПОШЛИН, НАЛОГОВ ЗА СЧЕТ ИНОГО
ИМУЩЕСТВА ПЛАТЕЛЬЩИКА»
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РФ
01.02.2010 № 16178.**

ФТС РФ утверждены формы документов, применяемых при аресте имущества плательщика

Утверждены следующие формы документов о наложении (отмене) ареста на имущество плательщика в качестве способа обеспечения исполнения решения таможенного органа о взыскании таможенных пошлин, налогов за счет иного имущества плательщика: форма разрешения на владение и пользование имуществом плательщика таможенных пошлин, налогов, на которое наложен полный арест; форма разрешения на владение, пользование и распоряжение имуществом плательщика таможенных пошлин, налогов, на которое наложен частичный арест; форма постановления о наложении полного (частичного) ареста на имущество плательщика таможенных пошлин, налогов; форма протокола об аресте имущества; форма постановления об отмене ареста на имущество плательщика таможенных пошлин, налогов.

**ПРИКАЗ МВД РФ
ОТ 31.12.2009 № 1023**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ
ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ИСПОЛНЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ФУНКЦИИ ПО КОНТРОЛЮ И
НАДЗОРУ ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ
УЧАСТНИКАМИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ В ОБЛАСТИ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ,
УТВЕРЖДЕННЫЙ ПРИКАЗОМ МВД
РОССИИ ОТ 2 МАРТА 2009 Г. N 185»
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РФ
27.01.2010 № 16074.**

Уточнен порядок осуществления контроля и надзора за безопасностью дорожного движения

В административный регламент, регулирующий указанные контроль и надзор, включены нормы, более подробно регламентирующие осуществление контроля за дорожным движением с использованием патрульных автомобилей, имеющих и не имеющих специальные обозначения, в т.ч. осуществление скрытого контроля с использованием таких автомобилей.

NEWS OF THE LEGISLATION

Federal laws

THE FEDERAL ACT OF 17.12.2009, N 310-Φ3

"ON CHANGES MADE IN ARTICLE 5 OF THE FEDERAL ACT "ON CHANGES MADE IN PART 1 OF THE CIVIL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION AND CERTAIN ACTS OF THE RUSSIAN FEDERATION"

The deadline of bringing charters of societies with limited liability to conformity with the new requirements was abolished.

As it was established by the Federal act of 30.12.2008, N 312-Φ3 that made changes, in particular, in the Civil code of the Russian Federation and the Federal act "On societies with limited liability", charters of societies with limited liability were to be brought into accord with the new requirements determined by this Law no later than on January 1, 2010. This term was abolished, and it was established that charters of societies with limited liability which were created before the mentioned Federal act of 30.12.2008, N 312-Φ3, came into force and which have not brought yet the charters into accord with the requirements established by it, should be brought to conformity with the requirements at the first change of the charters.

The law became effective on December 21, 2009.

THE FEDERAL ACT OF 27.12.2009 N 368-Φ3

"ON THE CHANGES MADE IN PART 2 OF THE TAX CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION AND THE FEDERAL ACT "ON CHANGES MADE IN CHAPTERS 23 AND 25 OF PART 2 OF THE TAX CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION AND ON CONSIDERING AS INVALID OF CERTAIN POSITIONS OF THE FEDERAL ACT "ON CHANGES MADE IN PARTS 1 AND 2 OF THE TAX CODE OF THE

RUSSIAN FEDERATION AND CERTAIN ACTS OF THE RUSSIAN FEDERATION" AND CONSIDERING AS INVALID OF CERTAIN POSITIONS OF ACTS OF THE RUSSIAN FEDERATION".

Changes were made in certain chapters of the Tax code of the Russian Federation, including those adjusting the procedure of the taxation of the VAT, the individual income tax, the transport tax.

According to the addition brought in clauses 165 and 167 of the Tax code of the Russian Federation, the order of acknowledgement of the zero rate of the VAT, and also the moment of definition of tax base for export operations was specified. Item 3 of clause 221 of the Tax code of the Russian Federation, concerning the allowing of professional tax deductions on the individual income tax was given a new wording for the tax bearers receiving author's and other compensations. The validity of paragraph 4 of item 1 of article 269 establishing features of reference of percent under promissory notes to charges at calculation of the profit tax of organizations was suspended for the period from January 1 till June 30, 2010. Besides the individual businessmen transporting cargoes in internal water and by air transport, are released from the transport taxation concerning such transportation means.

THE FEDERAL ACT OF 27.12.2009, N 374-Φ3

"ON CHANGES MADE IN ARTICLE 45 OF PART 1 AND IN CHAPTER 25.3 OF PART 2 OF THE TAX CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION AND CERTAIN ACTS OF THE RUSSIAN FEDERATION, AND ALSO ON CONSIDERING INVALID OF THE FEDERAL ACT "ON COLLECTIONS OF DUES FOR THE LICENSES ALLOWING TO REALIZE KINDS OF ACTIVITIES CONNECTED WITH THE

MANUFACTURE AND TURN-OUT OF ETHYL SPIRIT, ALCOHOLIC AND ALCOHOL-CONTAINING PRODUCTS".

The sizes of State Taxes for legally significant actions were raised.

Respective alterations were brought in chapter 25.3 of the Tax code of the Russian Federation and certain acts of the Russian Federation. In particular, twice (except for separate cases) was raised the size of the state duty paid for legal cases treated in courts of general jurisdiction by magistrates. Considerably changed are now the state duties collected for the actions connected with purchase of citizenship of the Russian Federation or renunciation of citizenship of the Russian Federation, and also with entrance to or departure from the Russian Federation. For example, the state duty collected to have a passport containing an electronic data carrier issued will be 2500 rubles instead of 1 000 rubles; to have the residence permit prolonged or issued — 2000 rubles instead of 1 000. Twice as high will be the duty collected to register a entity — up to 4000 rubles from 2000; for the state registration of a political party — from 1000 up to 2000 rubles; for accreditation of branches of a foreign organization created in the Russian Federation — from 60 000 up to 120 000 rubles for each branch; for the state registration of an individual as an individual businessman — from 400 up to 800 rubles. Considerably will increase the sizes of the state duty for the state registration of mass media, medical products, and also the state registration of vehicles. Significant changes concerned the procedure of duty payment for legally significant actions concerning the issue, placement and circulation of securities; the licensing of various kinds of activity, including manufacture and turnover of alcoholic products. The size of the state duty, in particular, for granting of the license for manufacture and turnover of alcoholic products (except for wine) will constitute 6 million rubles.

THE FEDERAL ACT OF 29.12.2009, N 383-ФЗ

"ON CHANGES MADE IN PART 1 OF THE TAX CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION AND CERTAIN ACTS OF THE RUSSIAN FEDERATION"

The size of the amount which was not

paid in taxes and dues entailing the criminal liability of tax bearers was increased.

Corresponding amendments were brought in articles 198 and 199 of the Criminal code of the Russian Federation. In particular, the large size of tax evasion will be considered the amount that makes up for a period within the limits of three financial years successively over six hundred thousand rubles for an individual and over two million rubles for an organizations (the acting wording of the articles admits hundred thousand and five hundred thousand rubles correspondingly). It is established also that a person who committed a crime for the first time will be released from the criminal liability if the person will completely pay the amount of the shortage, and corresponding penalty fees. A new article was added to the Criminal procedure code of the Russian Federation which will provide the procedure of the termination of criminal prosecution connected with violation of tax collection legislation (including the case when before the termination of preliminary investigation the damage caused to the budgetary system of the Russian Federation as a result of the crime was compensated in full).

According to the amendments brought in the Tax code of the Russian Federation, if a tax bearer has not paid the stated shortage amounts during a target date in full as was specified in the requirement of the tax authorities which size allows to assume the fact of the law violation containing attributes of a crime, the tax authorities are obliged to forward materials to law-enforcement authorities to make a decision whether to initiate a criminal case, thus the paper forwarded to the tax bearer should state the specified duty of the tax authorities. The law of the Russian Federation "On militia" also got new positions establishing, in particular, the duty of militia to notify tax authorities on the results of consideration of materials received from them.

THE FEDERAL ACT OF 01.02.2010, N 2-ФЗ

"ON THE RATIFICATION OF THE CONVENTION ON THE INTERNATIONAL MOTOR TRANSPORTATIONS OF PASSENGERS AND LUGGAGE"

Russia ratified the Convention on the international motor transportations of passengers and luggage.

The specified Convention was signed on behalf of the Government of the Russian Federation in the city of Bishkek on October 9, 1997. The convention was ratified with two applications: international transportations of passengers according to the Convention will be carried out by the Russian carriers' buses having over 8 sitting places, not including places of drivers; the drivers of the Russian carriers' buses while crossing the border will produce the card of admission provided by the legislation of the Russian Federation instead of the license.

THE FEDERAL ACT OF 01.02.2010, N 3-Φ3

"ON CHANGES MADE IN THE FEDERAL ACT "ON COMPULSORY INSURANCE OF CIVIL LIABILITY OF OWNERS OF VEHICLES"

The structure of losses due to be indemnified under contracts of compulsory insurance of civil liability of owners of vehicles was specified.

It is established that the amount of charges to be paid for materials and spare parts necessary for regenerative repair, it was defined in view of deterioration of components (parts, units and assembly units) to be replaced in the regenerative repair, by the way the Government of the Russian Federation should define. Thus the deterioration rate on the specified components cannot be charged over 80 percent of their costs.

The Orders of the Government of the Russian Federation

THE ORDER OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 22.12.2009, N 1061

"ON CONSIDERING AS INVALID OF PARAGRAPH 2 OF ITEM 2 OF THE ORDER OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF FEBRUARY 21, 2008, N 110"

Invalid are considered positions according to which goods and cargoes representing danger to human being, foodstuff, materials and products were imported in the Russian Federation at the check points which have not been included in specialized lists.

The Order of the Government of the Russian Federation of February 21, 2008, N 110

established that before the Ministry of Agriculture of the Russian Federation issued lists of check points at the border of the Russian Federation specially equipped and intended for import in the Russian Federation of goods, chemical, biological and radioactive substances, waste and other cargoes representing danger to human being, foodstuff, materials and products, corresponding kinds of cargoes and goods could be imported in the Russian Federation through the check points at the border of the Russian Federation where divisions of the sanitary-quarantine control had been created. The position lost its force according to which till December 31, 2009 the specified kinds of cargoes and goods could be imported in the Russian Federation also at the check points of the border of the Russian Federation in which divisions of the sanitary-quarantine control, through the check points not included in specialized lists were created.

THE ORDER OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 19.01.2010, N° 18

"ON APPROVAL OF THE RULES OF RENDERING SERVICES ON THE ORGANIZATION OF PASSAGE OF VEHICLES ON PAID GENERAL FEDERAL HIGHWAYS, AND PAID AREAS OF SUCH HIGHWAYS "

Rules of the organization of passage on toll roads of the Russian Federation were approved.

"Rules of rendering services on the organization of passage of vehicles on toll highways" were put into operation. Toll highways (a paid area of a road) will be used on the basis of a contract concluded, in particular, by means of payment for a passage coupon, the payment of passage through the collection point, entrance to the toll highway. The amount to be paid is established by the operator (the owner of a toll road, the concessionary, in case of use of a toll highway on the basis of an agreement). The maximum amount to be paid is approved by the Government of the Russian Federation. Collection of other payments, except for a passage payment, is not supposed. The amount of a payment for passage can be differentiated for various categories of vehicles depending on the time of day, day of week or month. The operator is obliged to provide the user with full and trustworthy information about

rendered services. The given information should contain, including: The scheme of the toll road with a designation of toll collection points and a route of alternative free-of-charge passes, the data on the operator, the amount of payment and the procedure of payment, the list of preferential categories of users. Rules establish also the rights and duties of the operator and the user of the toll highway.

THE ORDER OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 02.02.2010, N 36

"ON THE ESTABLISHMENT OF FACTOR OF INDEXATION OF THE AMOUNT OF MONTHLY INSURANCE PAYMENT ON OBLIGATORY SOCIAL INSURANCE FROM ACCIDENTS AT THE MANUFACTURE OBJECTS AND IN CASE OF OCCUPATIONAL DISEASES"

The size of factor of indexation in 2010 of monthly insurance payment on compulsory insurance from accidents at the manufacture objects and in case of occupational diseases was defined.

ACCORDING TO THE FEDERAL ACT OF 24.07.1998, N 125-ФЗ

"On obligatory social insurance from accidents at the manufacture objects and in case of occupational diseases" the amount of the specified monthly insurance payment was indexed in view of a rate of inflation within the limits of the means provided for these purposes in the budget of the Federal sanitary service of the Russian Federation for a corresponding fiscal year. It was established that since January 1, the factor of indexation of the monthly insurance payment appointed till January 1, 2010, constitutes 1.1 (since January 1, 2009 the factor of 1.13 was applied).

THE ORDER OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 03.02.2010, N 52

"ON APPROVAL OF THE RULES OF INCLUSION IN A COMPANY'S NAME OF THE LEGAL ENTITY OF THE OFFICIAL NAME "THE RUSSIAN FEDERATION" OR "RUSSIA", AND ALSO THE WORDS DERIVATIVE OF THIS NAME"

Categories of legal entities the Ministry

of justice of the Russian Federation can allow using in their names the words "Russian Federation", "Russia" were defined.

The permission to include in the company's name of a legal entity of the official name "Russian Federation" or "Russia", and also the words derivative of this name, will be issued in case the legal entity corresponds to one of the following criteria: it has branches or representations in more than half of subjects of the Russian Federation; it is considered as a largest tax bearer; it is included in the register of the managing subjects having a share in the market of certain goods over 35 percent; occupies a leading position in the market of certain goods; if over 25 percent of voting shares of the joint-stock company or 25 percent of the charter capital of other economic society are placed in the property of the Russian Federation. The list of the documents represented to the Ministry of Justice of the Russian Federation to receive the permission to use the specified names, the order and term of their consideration, and also the order of modification in the charter of an association concerning the name of the legal entity, in case if the Ministry of justice withdraws the permission were defined.

Normative legal acts of federal executive authorities

THE ORDER OF THE MINISTRY OF TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 09.10.2009, N 177

"ON APPROVAL OF THE TYPICAL SCHEME OF THE ORGANIZATION OF THE PASS THROUGH THE STATE BORDER OF THE RUSSIAN FEDERATION OF PERSONS, VEHICLES, CARGOES, GOODS AND ANIMALS AT THE MOTOR CHECK POINTS" IT WAS REGISTERED BY THE MINISTRY OF JUSTICE OF THE RUSSIAN FEDERATION ON 01.12.2009, N 15342.

The typical scheme defining sequence of basic control actions at the motor check points through the border of the Russian Federation, customs control and other kinds of the control were developed.

It was established that the state control is carried out at the motor check points by officials of the Federal security service of the Russian Federation, the Federal cus-

toms service of the Russian Federation, the Rospotrebnadzor, the Rosselkhozadzor, the Rostransnadzor. The survey and examination of vehicles, cargoes, goods and animals are carried out unitary in the specially equipped zone of the check point by customs and border authorities with participation if necessary of representatives of corresponding state control authorities. On the basis of the typical scheme and in view of local conditions for each motor check point, technological schemes of the organization of the pass through the State border of the Russian Federation were developed.

THE ORDER OF THE MINISTRY OF TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 27.08.2009, N 149

ON APPROVAL OF THE PROCEDURE OF TEMPORARY RESTRICTIONS OR THE TERMINATIONS OF MOVEMENT OF VEHICLES ON HIGHWAYS"

It was registered by the Ministry of justice of the Russian Federation on 10.12.2009, N 15477.

The Order defining the procedure of introduction of temporary restrictions or the termination of movement of vehicles on highways of the Russian Federation was developed.

According to the approved order, temporary restrictions or the terminations of movement were established when highways are under reconstruction, major overhaul or repair, for cases of adverse climatic conditions, of decrease in bearing ability of constructive elements of a highway, its sites and in other cases with a view of a safety of traffic. Temporary restrictions or the termination of movement are issued on the basis of the corresponding administrative certificate which determine terms of their beginning and the termination were established, highways or sites of roads for which restrictions are issued, and also the organizations providing temporary restriction or the termination of movement.

THE ORDER OF THE FCS OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 09.12.2009, N 2227

"ON CHANGES MADE IN THE ORDER OF THE FCS OF RUSSIA OF JUNE 20, 2005, N 558" IT WAS REGISTERED BY THE

MINISTRY OF JUSTICE OF THE RUSSIAN FEDERATION ON 31.12.2009, N 15914.

The list of customs bodies authorized to carry out customs operations with goods moved with application of ATA carnet was given in a new wording.

In particular, the specified list includes: the Nizhnekamsk customs post of the Tatarstan customs authority, the GAZ customs post of the Nizhniy Novgorod customs authority (for the information: ATA carnet — the international customs document on temporary import of goods equated to the customs declaration for the purposes of customs registration in application of a customs mode of the temporary import, allowing to identify the goods and used as the international operating guarantee of maintenance of payment of the customs duties and taxes).

THE ORDER OF THE FCS OF THE RUSSIAN FEDERATION N 1774, THE MINISTRY OF TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION N 171, THE MINISTRY OF AGRICULTURE OF THE RUSSIAN FEDERATION N 453, THE MINZDRAVSOCRAZVITIYA OF THE RUSSIAN FEDERATION N 797H OF 28.09.2009

"ON APPROVAL OF THE ORDER OF INFORMATION INTERACTION OF FEDERAL EXECUTIVE AUTHORITIES IN THE PROCESS OF CONTROL AT THE CHECK POINTS OF THE STATE BORDER OF THE RUSSIAN FEDERATION" IT WAS REGISTERED BY THE MINISTRY OF JUSTICE OF THE RUSSIAN FEDERATION ON 22.12.2009, N 15800.

The Order of information interaction of federal executive authorities was established for the process of at control at the check points of the State border of the Russian Federation.

The Order was approved for the maintenance of control of the established rules of granting to customs authorities at the check points of the State border of the Russian Federation of the documents needed to realize other kinds of the control than the customs control, approved by the Order of the Government of the Russian Federation of 26.06.2008, N 480. The purpose the Order was issued is: maintenance of complex,

effective and differentiated use of forces and means of federal executive authorities carrying out the state control over persons crossing the State border of the Russian Federation, vehicles and the moved goods; optimization of interaction of federal executive authorities realizing the state control over check points; application of a principle of unitary input of the information at realization of the state control over persons, vehicles and the moved goods and opportunities of its use at different stages of the control.

THE ORDER OF THE MINPROMTORG OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 12.11.2009, N 1023

"ON THE CRITERIA OF DEFINITION OF THE COUNTRY OF ORIGIN OF VEHICLES" IT WAS REGISTERED BY THE MINISTRY OF JUSTICE OF THE RUSSIAN FEDERATION ON 25.12.2009, N 15834.

The Minpromtorg of the Russian Federation approved the criteria of definition of the country of origin of vehicles.

The criteria were approved according to the Order of the Government of the Russian Federation of 07.07.2009, N 546, and applied when grants are given to the Russian leasing companies on compensation of expenses for percent payment under the credits received in the Russian credit organizations in 2009 for the term of no more than 5 years for purchase of domestic vehicles with their subsequent transfer to leasing, concerning vehicles which assembly is carried out in the Russian Federation. It was established that the country of origin of a vehicle is the Russian Federation if one of three criteria is carried out, in particular, if manufacture of the model of the car is carried out with application of operations on welding, painting, assembly of a body (cabin), within the limits of the concluded agreement with the Mineconomrazvitiya of the Russian Federation on "industrial assembly" according to the Order approved by the Order of the Mineconomrazvitiya of the Russian Federation N 73, the Minpromenergo of the Russian Federation N 81, the Ministry of finance of the Russian Federation N 58H of 15.04.2005. Other criteria also represent detailed requirements to the "know-how" of cars.

THE ORDER OF THE MINISTRY OF TRANSPORT

OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 17.12.2009, N 240

"ON APPROVAL OF CONDITIONS OF DISTRIBUTION OF FOREIGN AND MULTILATERAL PERMISSIONS TO THE RUSSIAN CARRIERS" IT WAS REGISTERED BY THE MINISTRY OF JUSTICE OF THE RUSSIAN FEDERATION ON 29.01.2010, N 16155.

The distribution of foreign permissions to the Russian carriers will take into account certain conditions.

The conditions of distribution of foreign permissions will be applied in case when the quantity of foreign permissions received by the Ministry of transport of the Russian Federation from competent authorities of the foreign states will be less than the general annual need of the Russian carriers to realize the international carriages. The following distribution conditions are established, in particular: presence in due time of given application to define the general annual need for foreign permissions under the approved form; a carrier has the vehicles corresponding to ecological and technical norms of safety of a category of foreign permissions to be distributed; fulfillment by a carrier of one or more trips on the basis of foreign permissions from January 1 till December 31 of the year prior to the distribution; absence of violations of international motor transportations rules during the previous accounting period; use of foreign permissions to realize transportations of cargoes in (from) the country from which competent authorities the permissions were received, in the previous accounting period.

Also conditions of distribution of multilateral permissions to the Russian carriers were approved.

THE ORDER OF THE MINISTRY OF TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 20.10.2009, N 180

"ON THE CARDS USED IN THE DIGITAL CONTROL DEVICE FOR THE CONTROL OVER MODES OF WORK AND REST OF DRIVERS IN INTERNATIONAL MOTOR TRANSPORTATIONS ACCORDING TO THE REQUIREMENTS OF THE EUROPEAN AGREEMENT, CONCERNING WORKS OF CREWS OF VEHICLES MAKING INTERNATIONAL MOTOR TRANSPORTATIONS" IT WAS REGISTERED BY THE MINISTRY OF JUSTICE OF THE

RUSSIAN FEDERATION ON 02.02.2010, N 16210.

The Russian Federation will carry out the control over a mode of work and rest of the drivers who are carrying out international motor transportations, according to the international agreement.

The European agreement, concerning works of crews of vehicles making international motor transportations (ECE Regulations) signed in Geneva on July 1, 1970, established requirements to apply digital control devices for the control over modes of work and rest of drivers. According to this Agreement, the Ministry of transport of the Russian Federation defined samples of control documents — cards of the driver who is carrying out international motor transportations, the enterprise participating in international motor transportations, a workshop which is carrying out activity on the installation, check, maintenance service and repair of the digital control devices, the controller who is carrying out the control of modes of work and rest of drivers. The specified cards should be presented to the "authorized body of ECTP" which the Ministry of transport of the Russian Federation is.

THE ORDER OF THE FCS OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 25.11.2009, N 2133

"ON APPROVAL OF FORMS OF THE DECISION UNDER THE COMPLAINT AND THE CERTIFICATE ABOUT CONSIDERATION OF THE COMPLAINT IN THE SIMPLIFIED ORDER" IT WAS REGISTERED BY THE MINISTRY OF JUSTICE OF THE RUSSIAN FEDERATION ON 20.01.2010, N 16024.

Forms of the decision and the certificate under the complaint to actions of customs authorities which is considered in a simplified order were approved.

According to the Customs code of the Russian Federation, appealed in the simplified order can be the decision, act or omission of an official of customs authorities or a customs post in connection with moving through customs border of goods which cost does not exceed 1.5 million rubles, and one vehicle. The simplified order of the appeal consists in appealing to the higher official of customs authorities with an oral complaint which is considered immediately, and the decision afterwards is made out in

written form.

THE ORDER OF THE FCS OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 25.12.2009, N 2391

"ON APPROVAL OF FORMS OF DOCUMENTS ON IMPOSING (CANCELLING) OF ARREST ON THE PROPERTY OF A PAYER AS A WAY OF MAINTENANCE OF EXECUTION OF THE DECISION OF CUSTOMS AUTHORITIES TO COLLECT THE CUSTOMS DUTIES, TAXES DUE AT THE EXPENSE OF OTHER PROPERTY OF THE PAYER" IT WAS REGISTERED BY THE MINISTRY OF JUSTICE OF THE RUSSIAN FEDERATION ON 01.02.2010, N 16178.

The FCS of the Russian Federation approved forms of the documents applied when the property of the payer is arrested.

The following forms of documents on imposing (cancelling) of arrest on property of the payer as a way of maintenance of execution of the decision of customs authorities to collect the customs duties, taxes due at the expense of other property of the payer were approved: the form of the permission to possess and use the property of the payer of customs duties, taxes on which full arrest was imposed; the form of the permission to possess, use and command the property of the payer of customs duties, taxes on which partial arrest was imposed; the form of the decision about imposing full (partial) arrest on the property of the payer of customs duties, taxes; the form of the report on arrest of the property; the form of the decision about cancelling of arrest on the property of the payer of customs duties, taxes.

THE ORDER OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 31.12.2009, N 1023

"ON MODIFICATIONS IN THE ADMINISTRATIVE RULES OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF THE RUSSIAN FEDERATION ON THE EXECUTION OF THE STATE FUNCTION UNDER THE CONTROL AND SUPERVISION OF

OBSERVANCE BY PARTICIPANTS OF TRAFFIC OF REQUIREMENTS OVER THE TRAFFIC SAFETY, APPROVED BY THE ORDER OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF RUSSIA OF MARCH 2, 2009, N 185" IT WAS REGISTERED BY THE MINISTRY OF JUSTICE OF THE RUSSIAN FEDERATION ON 27.01.2010, N 16074.

The procedure of the control and supervision of traffic safety was specified.

Some norms were included in the administrative rules adjusting the specified control and supervision, in more detail regulating control of traffic with use of patrol cars, having and not having special designations, including realization of the latent control over use of such cars. The order of the termination of violation of rules of the traffic committed by foreign subjects, making use of immunity, and the order of registration in these cases of documents on administrative violation is in more detail regulated also. Formulations of the norms adjusting the order of the termination of violation of rules of traffic, committed by the Russian citizens who are immune (deputies, candidates, judges, public prosecutors, etc.), and the order of registration in these cases of documents on administrative violation were specified.

THE ORDER OF THE MINISTRY OF FINANCE OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 16.12.2009, N 135H

"ON MODIFICATIONS IN THE ORDER OF THE MINISTRY OF FINANCE OF THE RUSSIAN FEDERATION OF MAY 5, 2008, N 54H "ON APPROVAL OF THE FORM OF THE TAX RETURN UNDER THE PROFIT TAX OF ORGANIZATIONS AND THE ORDER OF ITS FILLING" IT WAS REGISTERED BY THE MINISTRY OF JUSTICE OF THE RUSSIAN FEDERATION ON 28.01.2010, N 16120.

For 2009 to report under the profit tax is necessary with the form of the tax return in view of the changes brought in it.

Appendices 1–3, 5 to Leaf 02 "Calculation of the profit tax of organizations", and also Leaf 03 "Calculation of the profit tax of organizations kept by the tax agent (a source

of payment of incomes)" were given in a new wording. In particular, appendix 1 to Leaf 02 was added with two new lines: line 104 reflects the surpluses of financially-industrial stocks revealed at inventory; line 105 — the amounts of the restored charges on capital investments. Excluded was Line 200 with the incomes which were earlier not considered at definition of the tax base. In appendix 2 to Leaf 02, lines were included to reflect the amortization premium (10 and 30 percent), and also lines to reflect the sums of the amortization added by different methods (a linear and nonlinear method). Respective alterations were brought in the order of filling of the tax declaration.

INFORMATION OF THE STATE OFFICE OF PUBLIC PROSECUTOR OF THE RUSSIAN FEDERATION OF FEBRUARY 2, 2010

ON DEMAND OF THE STATE OFFICE OF PUBLIC PROSECUTOR OF THE RUSSIAN FEDERATION, THE TECHNIQUE OF CARRYING OUT OF PROMOTION EXAMINATIONS ON RECEPTION OF THE RIGHT TO DRIVE VEHICLES WAS CANCELLED AND WITHDRAWN.

On June 9, 2009, the Ministry of internal affairs of Russia approved the Technique of carrying out of promotion examinations on reception of the right to drive vehicles, defining forms, methods and the order of carrying out of examinations in motor licensing and inspection department, and also the system of estimation of knowledge and skills of driver candidates.

The basic innovations of the technique were to carry out theoretical examination with use of the automated system, and the first stage of practical examination - on the automated autodrome. The technique was put into operation from 01.11.2011 with the right of prescheduled application.

The State Office of Public Prosecutor informs that upon its requirement the technique was cancelled and withdrawn. The reason was that did not pass the state registration by the Ministry of justice of Russia.

The corresponding information should be placed on information stands in divisions of motor licensing and inspection department in places of reception of citizens.

Больше прочности
с новым
S.PR⁺



Новое поколение S.PR

Тентовый п/п S.PR⁺: прочность плюс универсальность – усовершенствованный и оптимизированный продукт. Теперь также в сцепке с трёхосным тягачом.



www.cargobull.com

**SCHMITZ
CARGOBULL**



The Trailer Company.

Опционально: усиленное шасси и контейнерные фитинги. Ваше новое транспортное решение для лучшей рентабельности и многоцелевого назначения.



информация по тел.: +7 495 234 93 24

Уважаемые рекламодатели!

В 2010 г. вы можете разместить рекламу в журнале «МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ» на самых выгодных условиях

Рекламная площадь	Размер модуля	Стоимость
2 и 4 страница обложки	210x297 (220x307)	80 000
3 страница обложки	210x297 (220x307)	60 000
1/1 полосы	210x297 (220x307)	40 000
1/2 полосы	120x180	30 000
1/4 полосы	87x120	20 000

Стоимость рекламной площади указана в рублях (с учетом НДС). Оплата производится по предварительному выставленному счету.

Предусмотрены дополнительные скидки: 10% - за размещение рекламы в 2-х и более номерах, 20% - за размещение рекламы на год.

По действующим договорам расценки не изменяются.

Оригинал-макеты рекламных объявлений принимаются в электронном виде в форматах TIFF или EPS под PC. Шрифты должны быть переведены в кривые либо приложены отдельной папкой. Цветовая модель CMYK. Линеатура раstra 150 – 175 lpi; dpi – минимум 350, лучше от 500.

Наш телефон: (495) 232-66-27,
(499) 155-01-49; факс (495) 232-66-28
Электронная почта: kamchatova@asmap.ru,
romanova@asmap.ru

СЕТЬ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ГРУЗОВЫХ ШИННЫХ ЦЕНТРОВ



TYREPLUS

**ДОВЕРЯЙТЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ ШИН
ПРОФЕССИОНАЛАМ!**

TYREPLUS – это:

- квалифицированный персонал
- профессиональное оборудование
- широкий ассортимент шин
- гарантия на услуги



Условные обозначения
○ TYREPLUS ○ Truck Pro



Контакты шинных центров TYREPLUS и Truck Pro:

Актобе	(7132) 96-53-46	Казань	(843) 673-66-43	Магнитогорск	(3519) 24-90-27	Ставрополь	(8652) 38-70-10
Балаково	(8453) 65-18-99	Калуга	(4842) 59-32-32	Москва	(495) 435-72-94	Тверь	(4822) 49-48-71
Великий Новгород	(8162) 94-84-58	Киев	(38 044) 592-68-75	Оренбург	(3532) 75-08-02	Томск	(3822) 66-97-07
Великий Новгород	(8162) 94-89-90	Киев	(38 067) 219-92-64	Пермь	(342) 294-46-79	Тюмень	(3452) 500-270
Владимир	(4922) 37-36-71	Киев	(38 044) 593-15-59	Рязань	(4912) 24-02-69	Харьков	(38 057) 764-48-45
Владимир	(4922) 33-55-10	Кишинев	(37 322) 29-29-90	Рязань	(4912) 28-53-53	Чебоксары	(903) 359-49-36
Днепропетровск	(38 056) 760-52-11	Кокшетау	(7162) 76-34-88	Самара	(846) 993-66-55	Челябинск	(351) 729-20-78
Донецк	(38 062) 386-63-19	Костанай	(7142) 25-55-17	Самара	(846) 955-13-50	Челябинск	(351) 737-53-11
Екатеринбург	(343) 260-43-10	Кострома	(4942) 63-91-44	Санкт-Петербург	(812) 973-25-52	Челябинск	(351) 269-78-10
Елабуга	(917) 252-68-64	Крымск	(918) 465-36-13	Санкт-Петербург	(911) 144-82-11	Чудово	(911) 601-14-72
Железнодорожный	(495) 741-98-26	Курск	(910) 310-99-77	Санкт-Петербург	(812) 268-53-65	Энгельс	(8453) 76-56-56
Иваново	(910) 981-47-08	Луганск	(38 099) 069-55-49	Санкт-Петербург	(812) 655-04-95	Ярославль	(4852) 99-23-23
Ижевск	(3412) 62-85-62	Львов-Винники	(38 032) 296-05-96	Саратов	(8452) 45-56-56		

Подробности – по телефону горячей линии TYREPLUS: **8 800 700 88 28** и на **www.tyreplus.ru**

