

Центр гравитации России

Более 100 лет назад именно так определил значение транспорта в жизни нашей огромной страны великий русский ученый

Д. И. Менделеев. Но и сегодня эта отрасль является одной из ведущих в экономике России и во многом определяет перспективы ее развития.

ЗАПАДНЫЕ ВОРОТА РОССИИ

30 октября в Москве прошел 10-й, юбилейный, съезд транспортников России. На нем были рассмотрены и определены дальнейшие шаги по развитию отрасли. Мероприятие проходило в три этапа: работа по секциям («круглые столы»), пленарное заседание и, в конце, встреча представителей транспортного комплекса с Президентом РФ Владимиром Путиным.

В работе съезда принял участие представитель Смоленской области - генеральный директор группы компаний «Транзит» Александр Ни-

международных автоперевозок. Причем во всей России, - говорит Александр Васильевич. - Тема моего доклада на съезде была «Защита национального рынка автомобильных перевозок». В нем я озвучивал проблему, о которой говорят все российские международные автоперевозчики, - усиление и улучшение контроля за работой иностранных перевозчиков на территории нашей страны. Сейчас, в силу сложившихся обстоятельств, он слабый.

Ежедневно на территорию Смоленской области въезжают тысячи большегрузных автомобилей из иностранных

создают угрозу безопасности дорожного движения и т. д.

Таким образом, иностранцы серьезно ущемляют интересы российских грузоперевозчиков. По подсчетам специалистов Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), потери наших транспортных компаний в прошлом году составили свыше 4 млрд. рублей, а российские предприятия недополучили порядка 20 тысяч рабочих мест.

Почему так получается?

По мнению Александра Николенко, во многом это связано с созданием Единого Таможенного союза, вследствие чего контроль за иностранцами переведен на его внешнюю границу. А контролирующие органы Республики Беларусь не совсем четко защищают интересы российских перевозчиков. И понятно, что эту ситуацию надо менять.

- Для усиления контроля

ружения нарушений - наложить очень солидный штраф. До устранения нарушений автомобиль находится на штрафной стоянке.

Казахстан, наш партнер по Таможенному союзу, сегодня установил четкий регламент контроля за всеми перевозчиками, которые въезжают на территорию их государства. Казахи ввели обязательную регистрацию, выдают соответствующий талон. То есть защищают свой рынок. Чего нет у нас. Именно об этом я доложил участникам съезда, - объясняет Александр Николенко. - Сегодня вопрос контроля за иностранными грузоперевозчиками, находящимися на территории России, является приоритетным.

ОТКРЫТИЕ ДЛЯ ПРЕЗИДЕНТА

Из 500 делегатов съезда 40 человек были приглашены в резиденцию Президента



Александр Николенко (в центре) и смоленские представители АСМАП обсуждают итоги съезда транспортников России.

коленко. Он был и в составе делегации Союза транспортников на встрече с главой государства.

- Мы там оказались не случайно, потому что Смоленщина - такой регион, который в значительной степени определяет развитие транспорта

государств. И большая часть из них серьезно нарушает российское законодательство. Например, въезжают без разрешения на право выполнять эту работу, используют поддельные товаросопроводительные документы, нарушают скоростной режим и тем самым

было предложено использовать уже имеющийся опыт. Так, в Евросоюзе такой контроль осуществляют передвижные мобильные бригады. Они в любое время суток вправе остановить грузоперевозчика, проверить документы, груз, а в случае обна-

России, где состоялась встреча и беседа с Владимиром Путиным.

- Многих, и меня в том числе, поразили высокая информированность и эрудиция главы государства в транспортных вопросах, - рассказывает Александр Николенко. - Пре-

зидент разговаривал практически на нашем профессиональном языке. Я думаю, эта форма его общения с людьми очень эффективна. Ведь «наверху» многое не видно, а во время таких встреч поднимаются чрезвычайно важные вопросы, которые и становятся затем импульсом для развития отрасли.

Особенно запомнилась способность Владимира Владимировича сразу ухватить суть проблемы и искать самые короткие пути ее решения. Вопросы президенту задавали самые разные. О дорогах: почему их строится мало и как возводить их быстрее и дешевле? О пассажирских перевозках и страховании: Путин разделил нашу точку зрения, что тарифы у страховых компаний непомерно высокие, и согласился, что здесь требуются коррективы. Об образовании: управлять транспортом должны высококвалифицированные специалисты. Со многими нашими предложениями глава государства соглашался. Правда, некоторым оплошничав.

Что касается деятельности международного автомобильного транспорта, Владимиру Путину было задано три вопроса. Первый - о недопустимо низком уровне контроля за иностранными грузоперевозчиками на территории России. Получается, что ФЗ-31 реально не работает. Второй вопрос, который сегодня волнует всех российских международных грузоперевозчиков, - введение утилизационного сбора на машины. Президенту доложили о возникших противоречиях: ставки таможенных пошлин на ввоз иностранных автомобилей не снизились, а дополнительный сбор был введен с 1 сентября. Это привело к явному ухудшению условий для работы международных грузоперевозчиков. Судя по реакции Владимира Путина, для него это стало открытием. Он тут же указал министру промышленности на необходимость исправить ситуацию - или отменить утилизационный сбор или уменьшить таможенную ставку на ввоз новых грузовиков. Потому что отечественная промышленность не выпускает автомобили класса «Евро-5», а скоро появится «Евро-6».

Если по первым двум Владимир Путин категорично занял позицию международных автоперевозчиков, то по вопросу растущих цен на топливо он пояснил, что введение дополнительного акциза было связано с отменой транспортного налога. Сейчас транспортный налог устанавливают региональные власти и ежегодно должны его снижать, чтобы через какое-то время вообще упразднить. Но автоперевозчики уже сегодня платят акциз на топливо, а ставка транспортного налога, например для смолян, снизилась только на 20%.

По словам Александра Николенко, импульс к решению многих вопросов транспортной отрасли дают конкретные люди, кто действительно в состоянии достучаться до сознания общества, в том числе и президента. И такие люди появились. Это председатель комитета по транспорту Госдумы РФ, президент АСМАП Евгений Сергеевич Москвичев и его первый заместитель, президент Союза транспортников России Виталий Борисович Ефимов. Именно они, как настоящие профессионалы и патриоты страны, создали обстановку особого, оправданно повышенного внимания к проблеме нам транспорта. Они прекрасно понимают, что сейчас необходимо для развития отрасли, ее проблемы и пути их решения.

- На мой взгляд, такой высокий уровень организации и проведения съезда транспортников России стал возможным, потому что в последнее время произошли серьезные перемены в нашей деятельности. Есть надежда, что ситуация у нас меняется в интересах российских перевозчиков и в интересах экономики всей России, - уверен Александр Васильевич.

БУДЕТ КОНТРОЛЬ - БУДЕТ ПОРЯДОК

- Потенциал транспорта огромен, - считает Александр Николенко. - Это часть экономики, которая не только влияет на общий баланс (инфляция, цены), но и может зарабатывать в бюджет государства очень хорошие деньги, причем в валюте. Но при условии, что перевозки экспор-

тно-импортных грузов будут выполнять в большей степени российские перевозчики, а не поляки, литовцы и т. д.

Зная, что на транспорте можно хорошо зарабатывать, иностранные перевозчики рвутся на наш рынок. Они даже нанимают российских и белорусских водителей, поскольку своих не хватает. Количество международного большегрузного транспорта в Польше в 5(!) раз больше, чем в России. У нас 30 тысяч автомобилей, а у них - 150. А это могли бы делать российские перевозчики - приносить солидный доход в бюджет страны, не реализуя сырье, а продавая свои услуги.

Российский автотранспортный рынок перспективен и привлекателен, и наши конкуренты - Польша, страны Балтии - это прекрасно понимают. Например, в Литве парк международных грузоперевозчиков - 14,5 тысячи автомобилей, в Латвии - 11 тысяч, в маленькой Эстонии - 7,5 тысячи. Именно эти страны выкачивают с территории России деньги. Вот поэтому после встречи с Владимиром Путиным мы надеемся, что обязательно будут положительные сдвиги.

В Смоленской области почти 3,5 тысячи автомобилей (10% российского парка) осуществляют международные грузоперевозки. И это не предел. На Смоленщине нет нефтяных и газовых вышек, но наше геополитическое положение можно очень выгодно использовать. У региона огромный потенциал и в логистическом плане. Ведь раз-

витая логистика может дать позитивные перемены в экономике области. Это не только повышение доходов бюджета и новые рабочие места, но и снижение транспортных затрат, что сразу скажется на понижении стоимости товаров. Так, сегодня на Западе транспортная составляющая в стоимости товара - 7 - 8 %, в России - 15 - 20%.

- Сейчас идет настоящая борьба за рынок международных перевозок, - убежден Александр Николенко. - При условии действия надлежащего контроля на территории России интересы наших перевозчиков будут соблюдены. Позиция АСМАП - сохранить существующую разрешительную систему на территории Единого Таможенного союза. Мы считаем, численность транспортной инспекции нужно не сокращать, а наоборот, увеличивать. Ведь это структура, которая наводит порядок на дорогах и защищает интересы российских грузоперевозчиков, работающих в правовом поле.

После съезда наши предложения и возможные пути решения имеющихся проблем необходимо донести в первую очередь до областной администрации. Нужно подумать, что реально можно сделать на территории нашего региона, чтобы защитить интересы России. У нас есть и предложения, как увеличить поступления в бюджеты разных уровней.

Виталий КАМШОНКОВ.

СКАЗАНО

Иван Кутенков, начальник Управления государственного автодорожного надзора по Смоленской области:

- В этом году за нарушение разрешительной системы штрафные санкции к иностранным перевозчикам были увеличены в десятки раз. Но, к сожалению, белорусская сторона не может оказывать нам помощь в полной мере, потому что требуется привести в соответствие законодательства Белоруссии и Единого Таможенного союза. Сегодня принято решение вести видеофиксацию нарушителей, которые были выявлены на границе Союзного государства. В скором времени будет приобретен программный комплекс.

Сейчас мы набираем опыта и нарабатываем практику. И я думаю, скоро иностранные грузоперевозчики будут вести себя на нашей территории в рамках российского законодательства.