**ДОКЛАД
Заместителя руководителя Департамента автомобильного транспорта Минтранса РФ Шойхета Льва Израиловича на семинаре
«Участие российских автоперевозчиков в системе многосторонних разрешений»**

Объем перевозок грузов в международном автомобильном сообщении в первом полугодии текущего года составил 7,1 млн. тонн, что на 23% меньше аналогичного периода прошлого года. Снижение произошло по причине спада импортируемых в Россию грузов. В течение этого года также наблюдается снижение перевозок дорогостоящих видов грузов.

Однако несмотря на общее падение объемов перевозок внешнеторговых грузов автомобильным транспортом перевозчики России заметно улучшили свои показатели - объем перевозок грузов вырос с 2,4 млн. тонн - в 1 полугодии 1998 года до 2,5 млн. тонн - за такой же период текущего года.

Поставленная Минтрансом России задача по созданию условий для повышения конкурентоспособности российских автоперевозчиков с целью осуществления перевозок на паритете с иностранными перевозчиками потребовала от министерства принятия следующих мер.

* сокращен контингент разрешений для перевозки грузов третьих стран перевозчиками дальнего зарубежья почти в 3 раза и прекращена их выдача на границе;
* для перевозчиков стран СНГ введена разрешительная система при перевозке грузов между Россией и третьими странами, ограничен контингент таких разрешений;
* ужесточен контроль при осуществлении международных перевозок органами российской транспортной инспекцией, особенно на западной границе;
* решается вопрос полного обеспечения отечественных перевозчиков иностранными разрешениями;

Достигнуты определенные результаты в области либерализации налоговой и таможенной политики при осуществлении международных перевозок и закупке импортного подвижного состава для этих перевозок. В феврале текущего года м Правительства Российской Федерации принято решение о снижении на 10 пунктов ставки ввозных таможенных пошлин на импортируемые транспортные средства для международных автомобильных перевозок.

Благодаря указанным мерам доля российских перевозчиков в перевозках внешнеторговых грузов между Россией и другими странами увеличилась до 35,5% против 24% в 1 полугодии прошлого года (слайд).

Продолжается работа по расширению и углублению международного сотрудничества с европейскими и другими странами при осуществлении международных автомобильных перевозок на основе гармонизации отечественной нормативно-правовой базы с международными конвенциями и соглашениями.

Вступление Российской Федерации в межправительственную организацию Европейская конференция министров транспорта не только дало доступ к статистическим данным по транспортным потокам, действующим налогам на автомобильном транспорте в различных странах, но и открыло новые возможности для российских перевозчиков. Российские перевозчики, получив возможность участвовать в многосторонней разрешительной системе, могут в течение года беспрепятственно осуществлять перевозки грузов, следовать транзитом по территории 38 стран-участниц ЕКМТ.

Действующая в рамках ЕКМТ универсальная разрешительная система, основанная на квотной выдаче лицензий, позволила перевозчикам России сократить сроки для получения разрешений на каждую поездку. Многосторонний характер разрешений позволил национальным перевозчикам рационально использовать транспортные средства. Снижая количество порожних пробегов, перевозчик, имея такое разрешение, сам оптимизирует маршрут движения по всем европейским и некоторым странам Среднего Востока.

Для России установлена многосторонняя квота разрешений ЕКМТ в количестве 234 обычных разрешений - 3 место среди стран-участниц ЕКМТ по размеру базовой квоты. Действующее в ЕКМТ положение по обмену установленной для каждой страны квоты разрешений, установление «бонусов» позволяют каждой стране-участнице ЕКМТ увеличивать установленное количество разрешений более чем в 4 раза. Установленная для каждой страны квота разрешений для обычных или так называемых «черных» грузовиков увеличивается в 2 раза при обмене на разрешения для «зеленых» грузовиков или в 4 раза при обмене на разрешения для «особо зеленых и безопасных» грузовиков. Кроме того, введение «бонусов» с 2000 года предусматривает увеличение на 10% при обмене на разрешения для «зеленых» грузовиков и на 20% - для «особо зеленых и безопасных».

В настоящее время Минтрансом России готовится сводная заявка для получения разрешений на 2000 год. На основании полученных заявок от перевозчиков выполнены предварительные расчеты, на основании которых предполагается все обычные разрешения обменять на «зеленые» и «особо зеленые и безопасные». Я сейчас назову цифру, которая еще до конца не согласована.

И так, как я уже сказал, «обычных» разрешений не будет. «Зеленых» предполагается получить - 220 штук с учетом «бонуса», «особо зеленых и безопасных» - 643, тоже с учетом «бонуса». Общее количество разрешений составит 863 штук. (слайд)

Кроме того, Минтранс России обратился к Генеральному Секретарю ЕКМТ г-ну Ауэрбаху с просьбой увеличить квоту для России, установив ее в размере 275 штук. Указанная просьба была вызвана тем, что при определении ранее квоты для России были приняты статистические показатели по объемам перевозок, не учитывающие объемы перевозок, выполняемые предпринимателями и небольшими фирмами, которые освобождены статистической отчетности. Минтрансом России совместно с органами статистики проведена экспертная оценка объемных показателей мелких фирм и предпринимателей, на основании которой и было выработано предложение в Секретариат ЕКМТ об увеличении квоты для России. В настоящее время мы ждем решения Секретариата ЕКМТ и просили бы г-жу Фувез, присутствующую в качестве гостя на нашем семинаре, помочь в решении этого важного для нас вопроса.

На основании проведенного исследования технического состояния грузовой базы перевозчиков во втором полугодии 1998 года количество разрешений для России было увеличено с 234 до 291 разрешения за счет обмена «обычных» разрешений на «зеленые». Хочу остановиться более подробно, почему произведен такой небольшой обмен. При опросе перевозчиков оказалось, что имеющиеся у них транспортные средства практически удовлетворяющие требованиям «зеленого» грузовика не имеют подтверждающие сертификаты без которых «зеленое» или «особо зеленое и безопасное» разрешение не действительно. Сертификат соответствия грузовика требованиям по шумоизлучению и выхлопным газам выдается либо производителем либо полномочным его представителем в стране регистрации транспортного средства. Указанный сертификат на транспортное средство выдается один раз и не заменяется до тех пор пока основные конструктивные данные соответствуют значениям сертификата.

То есть, что касается «зеленого» разрешения, то понятно, что без сертификата по шумоизлучению и выхлопным газам оно не действительно. И здесь необходимо перевозчикам проявить оперативность в получении таких сертификатов на автомобили у производителей либо их полномочных представителей.

В целях увеличения количества разрешений в России был создан орган по освидетельствованию «особо зеленых и безопасных грузовиков». Такой орган создается в каждой стране-члене ЕКМТ, с целью проведения каждые 12 месяцев освидетельствования и выдачи соответствующих сертификатов безопасности.

Создание такого органа, позволило России увеличить в 1999 году число разрешений до 631 единицы, что превысило в 2,7 раза установленную для России квоту разрешений.

Получение «особо зеленого и безопасного» разрешения предусматривает наличие двух сертификатов - по шумоизлучению и выхлопным газам и конструктивной безопасности.

Сертификат по шумоизлучению и выхлопным газам также выдается один раз, если не меняется основные конструктивные данные, указанные в сертификате. Выдается производителем либо его полномочным представителем в стране регистрации транспортного средства, но требования к «особо зеленому и безопасному» грузовику гораздо жестче, чем к «зеленому».

О прохождении освидетельствования транспортного средства, порядке выдачи сертификатов безопасности более подробно проинформирует в своем сообщении представитель ЗАО «Трансдекра», который является полномочным органом по освидетельствованию транспортных средств. Кроме того, на завтра организовано посещение технического центра ЗАО «Трансдекра», где вы можете посмотреть практическое проведение освидетельствования грузовика.

Также о доступе российских перевозчиков к многосторонней разрешительной системе будет проинформировано другим выступающим, а я проинформирую более подробно об участии российских перевозчиков и эффективности их работы. Проведенный анализ эффективности использования разрешений ЕКМТ российскими автоперевозчиками в 1998 году показал, что первый год работы не может быть базой для сравнения в последующих годах по причине позднего получения разрешений перевозчиками - первые поездки российских перевозчиков по разрешениям ЕКМТ начались в апреле месяце, 40% от общего количества разрешений были выданы в сентябре. Здесь следует отметить недостаточно оперативно проведенную информационную работу среди перевозчиков АСМАПом.

Поэтому только к концу года российские перевозчики начали эффективно использовать полученные разрешения ЕКМТ. Наибольший объем перевозок грузов по разрешениям ЕКМТ перевозился российскими автоперевозчиками в декабре 1998 года, который составил около 40 тыс. тонн (слайд).

По результатам работы первого полугодия текущего года следует отметить, что российские перевозчики, используя разрешения ЕКМТ, рационально планируют свою деятельность. Так, в общем пробеге транспортных средств доля порожнего пробега составляет всего 16Уо. Среднее расстояние перевозки составляет 1839 км при средней загрузке 18,9 тонн. В среднем по одному разрешению в месяц выполняется 6 ездок с грузом, тогда как по обычным разрешениям - 3-4 ездки, как с грузом так и без груза.

Общее количество поездок составило 12,3 тысячи. Общий объем перевозок грузов, выполненных российскими автоперевозчиками в 1 полугодии 1999 года по разрешениям ЕКМТ, составил около 190,0 тыс. тонн, с учетом дополнительно полученных 100 «особо зеленых и безопасных» разрешений годовой объем перевозок грузов прогнозируется на уровне 400 тыс. тонн, что составит 16% от объема перевозок грузов, перевозимых российскими автоперевозчиками в двустороннем сообщении.

Российские перевозчики по разрешениям ЕКМТ работают в основном на европейском рынке при перевозке грузов Германии -26,4%, Испании - 14,8%, Франции - 14,1%. (слайд).

Иностранные перевозчики за 1 полугодие этого года по данным российской транспортной инспекции выполнили свыше 12 тысяч поездок, при фактически сложившейся в 1998 году загрузке 1 автомобиля 15 тонн, объем перевозок грузов иностранными перевозчиками по разрешениям ЕКМТ составил около 180 тыс. тонн. Таким образом, объем перевозок, выполняемый перевозчиками других стран-членов ЕКМТ несколько ниже, чем объем перевозок российских перевозчиков.

На российском рынке по разрешениям ЕКМТ в основном работают перевозчики стран Балтии - удельный вес перевозчиков этих стран в общем количестве поездок составляет 80,1%. И это преимущественно двусторонние перевозки, что является нарушением установленного порядка в рамках ЕКМТ осуществления перевозок грузов.

Активно работают перевозчики Украины - 4,8%, Норвегии -3,4%, Швеции - 2,7%. Перевозчики Румынии и Португалии по разрешениям ЕКМТ не участвовали в перевозках на российском рынке (слайд).

За непродолжительный срок работы на международном рынке транспортных услуг по разрешениям ЕКМТ Минтрансом России проведена определенная работа по созданию нормативно-правовой базы по обеспечению российских перевозчиков многосторонними разрешениями ЕКМТ на конкурсной основе.

Хочется отметить активную работу частных предпринимателей «Линдеманн» и «Лазько», предприятий - Касимовского ПОАТ-К, «Дейлита», «Югвнештранс».

К указанным перевозчикам нет никаких претензий. Своевременное представление ежемесячных отчетов, высокая производительность работы транспортных средств показывают насколько серьезно относятся эти перевозчики к использованию разрешений ЕКМТ.

Но есть ряд предприятий, которые нарушают правила использования разрешений ЕКМТ, не выполняют требования по представлению отчетов, не верно заполняют их. Хочется обратить особое внимание руководителей транспортных предприятий на недопустимость в отношении нарушения сроков представления отчетов, так как 1 раз в полгода мы обязаны представлять отчет по использованию разрешений в ЕКМТ. Нарушение сроков направления полугодового отчета может привести к административному наказанию России - это сокращение для нее контингента разрешений.

Одновременно обращаю внимание всех присутствующих, что при распределении разрешений на 2000 год все допущенные в течение года нарушения будут учитываться Комиссией. Так, по результатам работы 1998 года было принято решение не рассматривать заявки тех перевозчиков, которые являлись постоянными нарушителями. И такие предприятия как «Гружа», «Диапазон ЛТД», частный предприниматель «Каюков» были лишены возможности работы по разрешениям ЕКМТ в 1999 году.

В целях установления порядка распределения многоразовых разрешений ЕКМТ Минтрансом России утвержден временный порядок организации работы по обеспечению разрешениями ЕКМТ российских автоперевозчиков, осуществляющих перевозки в международном сообщении.

Разработана процедура выдачи разрешений ЕКМТ российским автоперевозчикам.

Утверждены Правила оформления, выдачи и изъятия разрешений ЕКМТ у российских автоперевозчиков, выполняющих перевозки грузов в международном сообщении.

Подготовлен проект Инструкции по использованию разрешений ЕКМТ. Убедительно просим рассмотреть его и в ближайшее время направить свои предложения и замечания в Департамент автомобильного транспорта Минтранса России.

В целях обеспечения своевременной и эффективной организации международных перевозок грузов автомобильным транспортом с использованием «зеленых» и «особо зеленых и безопасных» разрешений ЕКМТ организована работа по выдаче российским международным автоперевозчикам соответствующих сертификатов. Для этих целей Минтрансом России определена организация ЗАО «Трансдекра».

Однако наряду с названными положительными факторами в России имеется ряд проблем, которые негативно влияют на развитие международных автомобильных перевозок России в рамках ЕКМТ.

Действующее в ЕКМТ положение по обмену установленной для каждой страны квоты разрешений, установление «бонусов» при обмене «обычных» разрешений на «особо зеленые и безопасные» позволяют каждой стране-участнице ЕКМТ увеличивать установленное количество разрешений в 4 раза. К сожалению, техническое состояние парка большегрузных автомобилей, из-за отсутствия в России производства большегрузных автомобилей, соответствующих стандартам ЕВРО-2, действующего российского налогового и таможенного законодательства не позволяет перевозчикам пополнять парк соответствующими автомобилями.

Слабо развитая система транспортно-экспедиционного обслуживания за рубежом создает трудности в стабильном обеспечении грузами российских перевозчиков, которые вынуждены работать с зарубежными экспедиторами. Таким образом, весомая часть доходов российских перевозчиков уходит из России.

Минтрансом России проводится работа по решению указанных проблем.

Вопрос государственной поддержки национальных перевозчиков был рассмотрен Федеральным Собранием Совета и принято постановление, полное выполнение которого решит практически все наболевшие проблемы перевозчиков.

Во исполнение постановления Совета Федерации Федерального Собрания прошло заседание правительственной Комиссии по оперативным вопросам, где уже были даны конкретные поручения заинтересованным министерствам и ведомствам о подготовке необходимых документов с целью оказания государственной поддержки российским международным перевозчикам.

Минтрансом России подготовлен пакет таких нормативно законодательных актов и направлен на согласование в различные заинтересованные ведомства.

Принятое правительством решение о снижении ввозной таможенной пошлины на 10%, которое из-за отсутствия согласования Беларусью, носило временный характер - 6 месяцев, срок заканчивается в сентябре, требуется его продление. В настоящий момент есть договоренность с Минторгом России о внесении предложения в Правительство о продлении срока действия указанного постановления. Думаем, что этот вопрос будет решен положительно.

Мы не добились решения вопроса об утверждении Временного порядка продления срока временного ввоза, но достигнуто согласие ГТК России - есть письмо 1 заместителя Председателя ГКТ России Мещерякова, которым он дает согласие о продлении срока до 34 месяцев при выполнении перевозчиками определенных условий. Минтранс России продолжает проводить работу с ГТК России по принятию Временного порядка продления срока временного ввоза.

В марте Министерством транспорта Российской Федерации с участием заинтересованных министерств и ведомств, российских автоперевозчиков и экспедиторов, Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь проведено совещание по вопросу «О работе международного автомобильного транспорта в 1998 году и дополнительных мерах по повышению конкурентоспособности национальных автоперевозчиков на международном рынке транспортных услуг». На данном совещании обсуждался наряду с другими вопросами вопрос развития сети транспортно-экспедиторских предприятий в России и за рубежом. Предложено Российской ассоциации международных экспедиторов совместно с ассоциацией международных автомобильных перевозчиков в целях увеличения загрузки автомобилей российских перевозчиков разработать программу развития сети транспортно -экспедиционных предприятий за рубежом.

В заключении, хочу отметить, что рост объемов перевозок грузов по разрешениям ЕКМТ не главная цель проводимой Минтрансом России политики в этой области, прежде всего мы заинтересованы как можно быстрее сблизить условия работы национальных перевозчиков с иностранными, а кроме того эффективная работа перевозчиков на европейском рынке должна приносить определенный вклад в бюджет всех уровней Российской Федерации.