



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Совтрансавто – Брянск – Холдинг

241518, Брянская обл., Брянский р-н,
пос. Свень, ул. Соборная, д. 21
Филиал "КБ Газпромбанка" (ОАО) в г. Брянске
БИК 041501758
Р/счет 40702810500000000542
К/счет 30101810900000000758
ИНН 3201000454; КПП 320701001
(4832) 63-65-22, факс (4832) 74-84-27



Электронная почта:
nata@sta.bryansk.ru

№ 24-С

«12» марта 2008

Президенту АСМАП
Москвичеву Е.С.

Уважаемый Евгений Сергеевич.

Ассоциацией международных автоперевозчиков России проводится огромная работа по созданию для нас нормальных условий работы на европейском рынке автоуслуг. Мы, международные автоперевозчики, полностью поддерживаем разработанную АСМАП Концепцию антикризисных мер и также прилагаем усилия по ее реализации.

Вместе с тем, затянувшийся международный финансово-экономический кризис, принесший нам многомиллионные убытки, вынуждает нас к еще более активным действиям по разрешению первоочередных проблем, негативно влияющих на наше экономическое состояние. Их разрешение поможет нам с честью выйти из трудного положения. Поэтому еще раз просим вернуться в ближайшее время к решению на правительственном уровне следующим проблемным вопросов.

Таможенное законодательство.

1. Несмотря на то, что общими усилиями АСМАПа и международных автоперевозчиков удалось сохранить прежнюю редакцию части 2 статьи 214 ТК РФ, из-за минфиновского Письма от 15. 02. 2007 г., № 03-10-07/12 Таможенный кодекс РФ в этой части по-прежнему не действует. По нашему мнению следует в ближайшее время не только более активно добиваться отзыва Письма Минфином, но и выйти с предложением в Правительство РФ о внесении дополнения в 147-ое Постановление Правительства РФ, от

11.03.2003г. в виде пункта 2-А следующего содержания: «При завершении таможенного режима временного ввоза выпуском транспортных средств, указанных в пункте 2 настоящего Постановления, для свободного обращения декларант вправе указать на уменьшение их таможенной стоимости, произошедшие вследствие естественного износа транспортных средств, использованных для осуществления международных перевозок грузов при нормальных условиях эксплуатации. Корректировка таможенной стоимости транспортных средств может производиться, если декларант представляет в таможенный орган достоверную и документально подтвержденную информацию».

2. Российские международные автоперевозчики из-за отсутствия в России производителя автопоездов, используемых на международных перевозках, вынуждены приобретать подвижной состав в Европе по договорам международного лизинга. Как коммерсантам, при приобретении большой партии подвижного состава нам иногда удается договариваться о снижении цен.

В то же время, при растамаживании подвижного состава таможенные органы не учитывают контрактную стоимость транспортных средств, а оценивают их по каталогам, в которых цены для налогообложения выше рыночных.

Просим добиться внесения в Таможенный кодекс РФ дополнения, в котором четко прописать статью по оценке таможенной стоимости приобретаемого по лизингу подвижного состава на основании контрактной стоимости.

3. Конституция РФ в ст. 53 провозглашает право каждого на возмещение государством вреда, причиненного незаконными действиями (или бездействием) органов государственной власти или их должностных лиц. Например, за 2009 год потери только ОАО МП «Совтарнсавто-Брянск-Холдинг», связанные со сверхнормативными простоями на пересечении границы РФ и внутренних таможенных постах, составили 8 125 машинодней. Материальные потери выражались в 934 тыс. евро или 38,3 млн. руб. Получается, что каждый автопоезд в течение года простояивает на внутренних таможенных постах и при пересечении границы практически 1 месяц. А если учесть, что у нас 350 автопоездов, а в России их свыше 36 тыс., занимающихся международными перевозками, то потери от таких простоев в масштабах страны просто огромные.

Предлагаем установить в Таможенном кодексе РФ критерии материальной ответственности (размер %, суммовой или МРОТ, и т.п.) за

убытки, причиненные перевозчикам и иным лицам вследствие неправомерных действий (решений) или бездействия таможенных органов.

4. Значительные простоя автопоездов на внутренних таможенных постах (складах СВХ) обусловлены и отсутствием у грузополучателей денежных средств на уплату таможенных платежей. При этом таможенные органы нам открыто заявляют: «Клиент не заплатил – стойте». По сути, мы берем на себя функцию хранения грузов в таможенном режиме, тогда как данную функцию по закону должны исполнять СВХ. Автопоезда в ряде случаев сверхнормативно простоявают свыше 10 дней на СВХ.

Необходимо совершенствовать действующее таможенное законодательство, вменив в обязанность таможенных органов помещение на СВХ грузов, которые, например, в течение двух сверхнормативных дней не прошли таможенной очистки, т.е. груз не выпущен в свободное обращение. Тем самым автоперевозчики будут освобождены от несвойственных им функций, а простоя автотранспорта на внутренних таможенных постах резко сократятся.

Налого沃 законодательство

5. В целях стимулирования обновления основных фондов в РФ для предприятий, осуществляющих международные перевозки, которые вынуждены приобретать подвижной состав по договорам лизинга, установить на данный подвижной состав «0-ставку» по транспортному налогу и налогу на имущество сроком на три года.

6. В целях прозрачности финансовых операций, для выявления серых налоговых схем принять закон об официальном бухгалтерском учете всех систем налогообложения.

7. В целях защиты российских международных автоперевозчиков, повышения его конкурентоспособности на европейском рынке автоуслуг, установить преференции в налоговом законодательстве для российских грузоотправителей и грузополучателей, которые для перевозки грузов пользуются услугами отечественных автоперевозчиков.

На уровне Правительства РФ

10. По данным Росстата у наших европейских конкурентов по международным автоперевозкам моторное топливо в затратной части составляет лишь **около 20%**. Тогда как в нашей **нефтедобывающей** стране эта цифра в два раза выше, - **до 40%**.

Для скорейшего выхода из продолжающегося экономического кризиса в развитых европейских странах стоимость топлива была снижена в разы. В нашей же стране она продолжает расти до настоящего времени!

Для создания равных экономических условий российским международным автоперевозчикам с европейскими конкурентами необходимо добиться государственного регулирования цен на нефтепродукты, вплоть до введения дотаций при превышении у нас затратной части топлива свыше 20%, по аналогии дотирования цен для сельхозпроизводителей.

11. На межправительственном уровне решить вопрос о праве въезда российских автопоездов в международном сообщении на территорию Польши с объемом в них топлива, предусмотренных технологическими баками автотранспортного средства.

12. Банковская система в период финансового кризиса получила достаточно преференций со стороны государства, которые предполагалось направить на повышение ликвидности реального сектора экономики. К сожалению, государственные деньги до реального сектора экономики так и не дошли. На сегодняшний день при ставке рефинансирования ЦБ -8,5%, мы получаем кредиты под 21% годовых.

Считаем необходимым и возможным законодательно ограничить в банках рост кредитных процентов до 50% от ставки рефинансирования ЦБ по кредитным ресурсам, представляемым на пополнение оборотных средств предприятий или для инвестирования реального сектора экономики.

13. Длительные новогодние «каникулы» негативно влияют на экономику страны и дезорганизуют работу предприятий и организаций. По оценкам ведущих экономистов России за эти дни потери составляют до 2 % от ВВП страны. При этом российские международные автоперевозчики теряют 2/3 месячного дохода, реальные убытки составляют 178 млн. долларов или 5,340 млрд. рублей.

Потери во время новогодних каникул возникают на территории России из-за длительных простоев автопоездов на терминалах в ожидании таможенных процедур, а так же в ожидании загрузки или разгрузки внешнеэкономических грузов.

В связи с этим предлагаем добиться от правительства сделать нерабочими лишь 31 декабря, когда все и так готовятся к празднованию Нового года, а также 1 и 2 января.

14. Необходимо предпринять меры по упорядочению государственного регулирования фрахта в системе международных российских перевозок. Установить минимальный уровень фрахта, ниже которого транспортному экспедитору будет запрещено осуществлять продажу (перепродажу) фрахта автоперевозчикам. По аналогии регулирования цен в морском транспорте.

15. В целях сокращения рисков и усиления ответственности экспедиторов перед перевозчиком ввести страхование транспортно-экспедиционной деятельности. По аналогии с турфирмами.

16. Уровнять с европейскими штрафные санкции для иностранных автоперевозчиков на территории России. Это достаточно большой источник пополнения государственного бюджета. К тому же он поставит российских автоперевозчиков в данном вопросе в равные условия с иностранными автоперевозчиками.

17. Мерами межправительственных соглашений добиться ликвидации неравенства между российскими международными перевозчиками и их иностранными конкурентами путем сокращения доли иностранных международных автоперевозчиков на российском рынке с 65% до 50%.

Данная тема сейчас особенно актуальна, так как помимо кризиса идет масштабное строительство олимпийских объектов в Сочи с использованием зарубежных материалов и реализация других федеральных проектов.

18. Российские международные автоперевозчики находятся в неравных условиях с автоперевозчиками иностранных государств и по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Российским автоперевозчикам приходится дважды страховать одну и ту же ответственность:

- на территории РФ – ОСАГО;
- на иностранной территории – «Зеленая карта».

Вместе с тем, в соответствии с условиями международной системы «Зеленая карта» страховая защита действует на территории стран — участниц бюро «Зеленая карта», к которому относится и Россия. Наличие действующей «Зеленої карты», выданной уполномоченным страховщиком в стране регистрации автотранспортного средства, освобождает владельца/водителя от необходимости **дополнительного страхования** гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории другого государства — участника соглашения. Просим содействия в решении этой проблемы.

Кроме того, «Зеленая карта», например, немецкой страховой компании «Софаг» нам обходилась в переводе на рубли в 23 тыс. рублей. Российский же союз автостраховщиков (PCA) по «Зеленої карте» ежеквартально устанавливает страховую выплату от 28 до 32 тыс. рублей! До каких пор примыкающие структуры будут паразитировать на производственниках?

19. 11 марта 2010 года «Российская газета» опубликовала информацию о законодательной инициативе Минтранса России о дополнительных дорожных сборах с большегрузных фур весом более 12 тонн. И это при том, что в период глубочайшего кризиса прошлого года, в отсутствие прибыли у транспортников, Госдума уже приняла решение о праве регионов на

десятикратное увеличение налоговых сборов с каждой лошадиной силы транспортного средства. Проявленная Минтрансом инициатива в условиях продолжающегося кризиса и серьезной убыточности автомобильных перевозок грузов звучит вдвойне кощунственно. На Западе во время кризиса для сохранения рабочих мест и самого производства в рентабельном секторе экономики снижают налоговое бремя на производителей, а у нас с точностью до наоборот, - второй год производственники терпят убытки, выживают как могут, а родное министерство вместо поддержки и помощи второй год подряд инициирует дополнительные для нас финансовые нагрузки. Невольно возникает вопрос: «Инициативы Минтранса направлены на банкротство российских грузоперевозчиков, в угоду нашим европейским конкурентам?».

Поэтому просим АСМАП довести до сведения Правительства РФ категорическое несогласие международных автоперевозчиков России с вышеназванной инициативой Министерства транспорта России.

На уровне АСМАП

20. Установить квотирование автопарка при членстве в АСМАП.

21. Запретить аренду подвижного состава для работы на международных рынках, за исключением аренды между головной компанией, являющейся членом АСМАП и дочерними обществами - со 100% долей головной компании, так же являющимися членами АСМАП.

Убедительно прошу Вас, уважаемый Евгений Сергеевич, рассмотреть мои предложения и, по возможности, довести их до сведения членов АСМАП из других регионов России. Полагаю, что если вышеназванные предложения будут поддержаны всеми международными автоперевозчиками страны, то они найдут понимание и поддержку и на правительственном уровне.

Убежден, что в условиях продолжающегося экономического кризиса только общими усилиями можно сохранить в России важный сектор экономики под названием международные автомобильные перевозки.

С уважением,
генеральный директор
Заслуженный работник транспорта РФ

И.Ф. Трифанцов