

От Приморья до Ново-Огарева

В. Кузьмина



В Москве 30 октября 2012 г. состоялся Всероссийский съезд транспортников, в работе которого приняли участие автомобилисты из многих регионов нашей страны, включая представителей далекого Приморского края. В рамках этого мероприятия в здании Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета были проведены «круглые столы» по актуальным проблемам всех видов транспорта.

«Круглый стол» на тему «Административные, законодательные и технологические меры по повышению конкурентоспособности и производительности на международном и внутреннем автомобильном транспорте» вели генеральный директор Ассоциации международных автомобильных перевозчиков А. Курушин и президент Российского автотранспортного союза О. Старовойтов. Его участники говорили о наболевших проблемах в автотранспортном комплексе страны. На пленарном заседании съезда с докладом на тему «О проекте государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» выступил министр транспорта России М. Соколов.

После окончания заседания представители транспортного сообщества встретились с Президентом России В. Путиным в Ново-Огареве (Московская обл.), где были обсуждены важнейшие вопросы автотранспортной отрасли.

Расскажем об этих событиях по порядку.

За «круглым столом»

Участники «круглого стола» «Административные, законодательные и технологические меры по повышению конкурентоспособности и производительности на международном и внутреннем автомобильном транспорте» вначале обсудили тему утилизационного сбора. **Генеральный директор АСМАП Андрей Николаевич Курушин** сообщил, что с 2003 года международные автоперевозчики имели льготный режим приобретения транспортных средств, который позволял беспроцентно ввозить транспортные средства на период их эксплуатации (8–10 лет в зависимости от марки подвижного состава). С созданием Таможенного союза данная льгота была ликвидирована, и практически одновременно с этим введен утилизационный сбор.

«Подвижной состав утилизируется после окончания срока его эксплуа-



П. Иванов, О. Старовойтов, А. Курушин и А. Жуков

тации, такие правила существуют во всем мире. Но российские международные перевозчики шокированы размерами базовых ставок и коэффициентами, которые применялись для подвижного состава при расчете утилизационного сбора», – подчеркнул он. Сегодня для седельного тягача для международных перевозок, а это автомобиль класса Евро-5 и выше (с 1 января нового года в Европе вступает в силу экологический стандарт Евро-6), размер утилизационного сбора составляет от 220 до 400 тысяч рублей, а для подержанных авто (старше 3 лет) – 1,5 млн. рублей. По мнению А. Курушина, эти меры тормозят обновление подвижного состава, грозят потерей рабочих мест и бизнеса для некоторых транспортных компаний.

Генеральный директор АСМАП подчеркнул, что в Беларуси и Казахстане нет утилизационного сбора, поэтому в результате введения его в России отечественные перевозчики могут потерять свою привлекательность. Он привел следующие цифры: сегодня белорусские перевозчики могут себе позволить приобрести, к примеру, седельный тягач MAN Евро-5 по цене 90–91 тыс. евро, а российские перевозчики вынуждены покупать его за 98,5 тыс. евро. А если сравнивать со стоимостью грузовика, находящегося на регистрации в странах Евросоюза, то разница в цене еще больше, поскольку при-

обрести его можно здесь за 80–86 тыс. евро. С введением утилизационного сбора международные автоперевозчики серьезно обеспокоились проблемой дальнейшего обновления парка подвижного состава, и некоторые из них, чтобы не потерять свой бизнес, намерены регистрировать свои предприятия за пределами России – в Беларуси и Казахстане.

Андрей Николаевич выразил сожаление по поводу отсутствия на «круглом столе» представителя Минпромторга и прокомментировал сообщения в ряде СМИ, в которых говорилось, что введение утилизационного сбора – это защитная мера отечественного автомобилестроения при вступлении России в ВТО, поскольку пошлины на седельные тягачи будут снижаться. Однако утили-

зационный сбор введен, а пошлины не снижаются. Он сказал, что международные автоперевозчики готовы покупать отечественные седельные тягачи, однако на сегодняшний день их все-таки выгоднее приобретать за рубежом. Так, покупка тягача за границей, включая его завоз, выпуск в обращение и уплату утилизационного сбора, обойдется в 98,5 тыс. евро, а стоимость аналогичного подвижного состава, произведенного в Калуге, равна 102 тыс. евро. Что касается седельного тягача для международных перевозок марки Mercedes, выпускаемого в Набережных Челнах, то его экологические стандарты на сегодняшний день не превышают Евро-3.

В заключение своего выступления А. Курушин сообщил, что правление АСМАП подписало коллективное обращение в правительство с просьбой ввести понижающий коэффициент на автомобили высокого экологического класса для планомерного обновления подвижного состава. Это касается не только грузовых перевозчиков, но и тех, кто работает на рынке пассажирских перевозок и использует автомобили высокого экологического класса.

В ходе работы «круглого стола» также поднимались вопросы контроля за разрешительной системой при осуществлении международных перевозок, недостаточного транспортного контроля за работой ино-



На «круглом столе»

странных перевозчиков на территории России. При этом участники мероприятия акцентировали внимание на опыте Евросоюза, где на границе фиксируется любое малейшее нарушение и налагаются серьезные штрафы. Помимо этого, контроль осуществляется мобильными группами, которые имеют право останавливать и проверять автопоезд в любом месте по маршруту следования.

Директор ООО «Ф. Транзит» (г. Смоленск) Александр Васильевич Николенко в своем выступлении подчеркнул, что на сегодняшний день эта проблема для международных автомобильных перевозчиков является ключевой. Он проинформировал, что ежедневно через западные ворота России въезжают тысячи иностранных автопоездов. К сожалению, многие иностранные компании нарушают российское законодательство, выполняя перевозки без разрешений, по поддельным сопроводительным документам.

С созданием Таможенного союза многое изменилось: с одной стороны, это великое благо, с другой – создание массы проблем для российских международных перевозчиков. А. Николенко отметил, что сегодня контроль проводится выборочно на отдельных постах, которые нарушители просто объезжают. В результате такой контроль не защищает интересы российских перевозчиков, которые, как подсчитали в АСМАПе, только по этой причине потеряли около 4 млрд. рублей доходов.

Выступавший предложил использовать опыт Евросоюза, где любые нарушения жестко пресекаются и накладываются серьезные штрафы. Например, в Польше, если в документах отсутствует время пересечения границы, взимается штраф в размере 10 тыс. злотых или 3 тыс. \$. У нас за аналогичное нарушение наказывают штрафом, равным 50\$.

На территории ЕС контроль осуществляется мобильными группами, при малейшем нарушении налагается штраф, а транспортное средство помещается на штрафную площадку до

момента уплаты штрафа и устранения нарушения. Аналогичная практика существует уже и в Казахстане. Поэтому, считает А. Николенко, исполнительные органы власти должны принять меры по усилению контроля за иностранными компаниями, выполняющими международные перевозки на территории России.

В свою очередь **заместитель руководителя Ространснадзора Андрей Викторович Жуков** проинформировал о состоянии дел по реализации функции транспортного контроля. Он согласился, что проблемы, поднятые представителями международных автоперевозчиков, имеют место. Прежде всего, из-за недостатка численности транспортных инспекторов. Только за последнее время было сокращено около 600 человек.

А. Жуков напомнил, что в настоящее время транспортный контроль на границе осуществляют должностные лица таможенных органов. Для осуществления контрольных функций на территории России задействованы 64 стационарных пункта, которые, к сожалению, не везде работают круглосуточно из-за нехватки сотрудников. Помимо этого, Ространснадзор имеет мобильные передвижные пункты, которых насчитывается 100 единиц.

Что касается штрафов за нарушения иностранными перевозчиками, то Андрей Викторович предлагает взыскивать их не с юридических лиц, находящихся за границей, поскольку эта процедура довольно сложная, а с физических лиц. При этом запрещать им дальнейшее передвижение, пока они не уплатят штраф, так, как это делается в других государствах. Однако для этого предложения необходимо внести изменения в соответствующее российское законодательство.

Не обошли своим вниманием участники «круглого стола» и вопросы внутрироссийских грузовых перевозок. Об этом говорил **заместитель президента РАС Валерий Иванович Алексеев**. Он проинформировал, что сегодня в России насчитывается 5,5 млн. грузовых автомобилей,

из них 1,5 млн. – тяжелые грузовики. При этом 90% автоперевозчиков относятся к субъектам малого предпринимательства.

Значительное количество владельцев грузовых автомобилей и высокий удельный вес мелких собственников являются объективными факторами, не позволяющими эффективно осуществлять государственный контроль за соблюдением необходимых требований этими перевозчиками. В результате, в условиях вступления России в ВТО, конкурентоспособность российских перевозчиков снижается.

В. Алексеев проинформировал, что в прошлом году на Всероссийской конференции транспортников в Новосибирске было дано поручение разработать процедуру допуска к грузовым автомобильным перевозкам. В итоге РАС совместно с АСМАП разработали проект федерального закона «Об организации грузовых автомобильных перевозок», где прописаны основные положения разрешительного порядка допуска на внутрисоюзный рынок грузовых автомобильных перевозок (*более подробно о содержании этого документа мы расскажем в очередном номере «АТ»*).

Также в ходе работы «круглого стола» был поднят вопрос о необходимости принятия федерального закона о пассажирских перевозках, поскольку на сегодняшний день все вопросы пассажирских перевозок регулируются только на уровне субъектов федерации. Дискуссионным стал и вопрос о дополнительной финансовой нагрузке на пассажирские автопредприятия в связи с принятием федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном», основные положения которого вступают в силу 1 января 2013 г. (*см. «АТ» № 8, 2012 г., с. 66*).

После завершения работы «круглых столов» в актовом зале МАДИ состоялось пленарное заседание съезда СТР.

Пленарное заседание

Пленарное заседание съезда, в работе которого приняли участие около 500 делегатов, вел президент Союза транспортников России В. Ефимов. С основным докладом на тему «О проекте государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» выступил **министр транспорта России М. Соколов**.

В своем выступлении он остановился на одном из элементов единой системы государственного стратегического управления и финансирования – государственной программе. Министр отметил, что разработка государственных программ позволит перейти с 2014 года на программный принцип формирования бюджета. Государственная программа РФ «Развитие транспортной системы» – документ, определяющий цели, задачи, результаты, основные направления и инструменты государственной транспортной политики на долгосрочный период. Она включает все инструменты реализации государственной политики: инвестиционные проекты, мероприятия текущего характера и меры государственного регулирования – и должна быть утверждена до конца текущего года.

В программу входят проекты двух федеральных целевых программ «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» и «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009–2020 годы)», комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте и восемь подпрограмм. Период ее реализации предлагается установить с 2013 до 2020 года.

М. Соколов подчеркнул, что проведенный анализ показал: транспортная система не отвечает потребностям экономики и общества, а дефицит провозной и пропускной спо-



И. Левитин, М. Соколов и В. Ефимов

собности существует на всех видах транспорта. Решение перечисленных системных проблем и достижение стандартов развитых зарубежных стран возможны только при опережающем росте инвестиций в развитие транспортной системы на уровне 4,5% ВВП к 2020 году.

Объем инвестиций в транспортный комплекс, предусмотренный параметрами долгосрочного социально-экономического прогноза Российской Федерации, составляет за период реализации программы от 2 до 2,5% ВВП. При этом предполагается, что объем инвестиций из федерального бюджета в рамках программы составит за время ее реализации от 0,5% ВВП. Это 80% всех инвестиций из федерального бюджета в транспортный комплекс.

В условиях ограничения объемов финансирования транспортной системы основные усилия в рамках государственной программы будут сконцентрированы на следующих приоритетах:

- устранение ограничивающих участков инфраструктуры;
- обеспечение нормативного содержания и ремонта;
- повышение доступности (ценовой и пространственной) транспортных услуг для населения;
- повышение безопасности;
- удовлетворение транспортных потребностей внешней торговли.

В своем выступлении М. Соколов остановился на приоритетных направлениях развития транспорта.

Он сказал, что существенное значение для решения задач транспортного комплекса, стоящих в области обеспечения устойчивого экономического роста регионов и повышения уровня жизни граждан, имеет создание системы дорожных фондов, включающих в себя Федеральный дорожный фонд, дорожные фонды субъектов Российской Федерации и муниципальные дорожные фонды. Размер Федерального дорожного фонда составит за время реализации программы более 5 трлн. рублей. Начиная с 2014 года финансирование ремонта и содержания автомобильных дорог составит 100% от нормативов затрат.

Министр обозначил основные подходы к финансированию инфраструктуры – финансовая ответственность государства и постепенный переход на принцип «пользователь платит». Он сказал, что в следующем году планируется проведение концессионного конкурса на создание системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого федеральным автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющими разрешенную массу свыше 12 тонн. С 2014 года такая плата будет взиматься в зависимости от фактического пробега.

По мнению М. Соколова, решение задачи необходимого финансирования транспортного сектора не может быть целиком возложено на государственный бюджет. Необходимо задействовать внебюджетные источ-

ники. Государственно-частное партнерство – один из механизмов для достижения этого.

Министр подчеркнул, что реализация Программы позволит увеличить подвижность населения. К 2020 году она возрастет в 1,5 раза и составит более 10 тыс. км на 1 жителя. Ожидается, что к 2030 году подвижность составит уже более 15,5 тыс. км на 1 жителя, что сопоставимо с уровнем транспортной подвижности населения в развитых зарубежных странах.

Решение задач по комплексному развитию инфраструктуры всех видов транспорта на основе принципов логистики и мультимодальных перевозок, рост производительности труда в 1,5 раза обеспечат снижение транспортных издержек в цене готовой продукции до 12–16%.

В заключение М. Соколов отметил, что публичное обсуждение этого программного документа, обмен мнениями по приоритетным задачам и мерам их решения, а также итоги работы «круглых столов» позволят обеспечить эффективную основу для реализации этой программы.

Встреча в Ново-Огареве

После съезда состоялась встреча представителей транспортного сообщества с Президентом России Владимиром Путиным, во время которой были представлены предложения автомобилистов по решению наиболее острых проблем отрасли.

Во время состоявшейся беседы **президент СТР Виталий Борисович Ефимов** поднял вопрос о необходимости повышения производительности подвижного состава и снижении транспортных издержек. Он напомнил, что в настоящее время у нас в стране 5,5 млн. грузовых автомобилей, а раньше, при Советском Союзе, было 2,5 млн., однако сегодня перевозится 7 млрд. т груза, а тогда возили 12. Поэтому, по мнению В. Ефимова, необходима система государственного регулирования, введение квотирования подвижного состава, как это было при плановой экономике. Он привел пример, когда, в быт-

ность его «начальником транспортного цеха» Горьковской области, у него было 5 тысяч контейнеров, не считая железнодорожных и речных, которые 18 часов в сутки «крутились» между 150 терминалами. «Вы знаете, какая производительность! А сейчас их возят, эти контейнеры, автомобили в пять раз больше, потому что везет каждый свой груз», – добавил по этому вопросу В. Ефимов.

В свою очередь Президент России Владимир Владимирович Путин отметил, что «улучшение логистики, безусловно, скажется на экономической эффективности, сомнений нет. Это точно».

Еще одна проблема, которую поднял Виталий Борисович, – это взаимодействие власти и бизнеса по законодательной базе. Он предложил, чтобы представителей транспортного сообщества приглашали к разработке законодательной, нормативно-правовой базы в самом начале, когда разрабатывается алгоритм целей. В дальнейшем работа должна вестись совместно.

В. Путин с этими доводами согласился.

Продолжая поднятую тему, В. Ефимов напомнил Президенту России, что у нас есть законы, которые лежат в правительстве годами, предложив ввести срок давности.

«Полгода пролежали, тогда они в соответствии с Вашим указом переходят к нам, допустим, в Комитет по транспорту, мы там дорабатываем, раз некогда и нет сил каких-то, и тогда пускаем их в дело. Ведь, действительно, годами», – сказал он.

В. Путин ответил, что «надо подумать, как с этим работать. Некоторые вещи нужно будет просто ставить на контроль, и все. Но мы подумаем. Это серьезный вопрос с точки зрения исполнительной дисциплины».

От имени транспортного сообщества озвучил предложения и **генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Петр Валерьевич Иванов**.

Он сказал: «Сегодня более чем на 40% обновлен подвижной состав наземного городского пассажирского

транспорта. Поступили новые автобусы, соответствующие стандартам Евро-4, Евро-5, низкопольные. Ведется реконструкция магистралей, строятся и вводятся новые линии метро. Это все очень важно.

И мой вопрос, имеющий прикладной характер, касается как раз общественного транспорта. 14 июня этого года был принят Федеральный закон №67, который регулирует правоотношения между перевозчиками и пассажирами по выплате обязательств по гражданской ответственности за нанесенный ущерб жизни и здоровью пассажиров в транспорте. Он касается не только автомобильного транспорта. Он касается также и железнодорожного, и других отраслей.

Закон правильный. Он своевременный, нужный для защиты интересов пассажиров, которые страдают в дорожно-транспортных происшествиях. Но сегодня должен выйти подзаконный акт, который определяет тарифы, в соответствии с которыми будут производиться страховые выплаты перевозчиками.

Эти выплаты определяются по проекту постановления Правительства Российской Федерации от 33 копеек за пассажира до 68 копеек. Эта сумма, в масштабах Российской Федерации, составит до 10 млрд. рублей, исходя из ежегодного объема перевозимых пассажиров, а это около 13,5 млрд. человек.

Для «Мосгортранса», в котором за последние 7 лет, с 2005 по 2011 год, смертельных случаев на транспорте не было и менее 100 человек пострадали по вине водителей нашего предприятия, мы выплачиваем 13 миллионов рублей в качестве компенсаций. Если мы возьмем по минимальной ставке страховой премии, которую мы должны будем заплатить, получится 500 млн. рублей за год. Поэтому реальная ставка должна быть 1 копейка или минимальной ставки может не быть, тогда это будет стимулировать перевозчиков для того, чтобы делать свой транспорт более безопасным, для того, чтобы была возможность внедрять систе-

мы ГЛОНАСС, внедряя видеонаблюдение, покупать более безопасные автобусы, проводить обучение водителей. То есть они будут стимулированы к тому, чтобы больше внимания уделять безопасности, и, соответственно, будут меньше средств платить страховой компании.

В противном случае мы накладываем очень большую нагрузку на сферу деятельности, которая и так сегодня не является сверхрентабельной. Общественный транспорт перевозит наименее социально защищенную категорию населения, им пользуются 80% горожан ежедневно. Поэтому от лица транспортного сообщества хотел бы просить Вас о помощи и возможности снизить эти ставки, пересмотреть их, потому что в противном случае они ложатся нагрузкой или на бюджет муниципалитетов, которые должны будут субсидировать автобусный транспорт, или их надо включать в тариф. В примере с Москвой – это два рубля дополнительно к тарифу. Это, конечно, недопустимо, Москва два года не повышает тарифы».

В ответ на это В. Путин сказал: «Вопрос очень чувствительный, очень важный, потому что речь идет о безопасности прежде всего. И далеко не везде в стране так благополучно обстоят дела, как в Москве, с безопасностью. Перевозчики, транспортные организации должны эту ответственность чувствовать. Но эта ответственность не должна быть запредельной, так же как не должна быть запредельной премия для страховых компаний.

Это очевидно, я с Вами согласен. Поэтому, надеюсь, правительство соответствующим образом ориентируется. Верхняя предлагаемая планка запредельная абсолютно, согласен полностью. Но нужно к минимуму сдвигаться. Но это чисто правительственный вопрос. Разумеется, я поговорю с коллегами. Думаю, что они найдут правильное, сбалансированное решение».

Ольга Васильевна Мельникова, генеральный директор компании «Руссотра», затронула проблемы экспедирования. Она проин-

формировала, что ее компания занимается перевозками грузов всеми видами транспорта по всему миру, в том числе большое место в работе занимает привлечение иностранных грузов к перевозкам транзитом по Российской Федерации. «Знаете, – сказала О. Мельникова, – у нас работают сотрудники 30 лет, 40 лет. Они помнят, что когда-то по нашей стране транзит перевозился и считался не только тоннами, но миллионами, десятками миллионов, даже контейнеры были. Это транзитные контейнеры, которые перевозились из третьих в третьи страны. К сожалению, нам очень обидно сейчас, что мы не используем свой потенциал. Существуют подсчеты, что мы даже одного процента своего потенциала не используем. Даже если 5 процентов как-то суметь все-таки освоить, то поступление от этого вида деятельности – фактически от экспортно-транспортных услуг – мы могли бы считать миллиардами. Это дополнительные доходы».

Ольга Васильевна подчеркнула, что нужен закон о транзите. «К сожалению, об этом говорим уже шесть лет: шесть лет назад этот закон был действительно написан, но он застрял. Ведь в процессе организации транзитных перевозок у нас задействовано более 15 федеральных структур. Так вот наш закон там и застрял», – добавила она.

При этом О. Мельникова подчеркнула, что, пока идут согласования, этот закон уже устарел и нужен уже другой закон, она попросила Президента России дать соответствующее поручение о разработке нового закона и принятии его в ближайшее время.

В. Путин согласился, что такой закон нужно принять как можно быстрее. «Мы сформулируем поручение правительству представить такой проект – проект закона, отработанный и согласованный между ведомствами» – сказал он.

Продолжил обсуждение проблем автотранспортников **Юрий Дмитриевич Ступак – генеральный директор ОАО «Лорри».** Между ним и

В. Путиным состоялся содержательный диалог с участием министра промышленности Д. Мантурова и советника Президента России Э. Набиуллиной, который ниже приводится без купюр.

Ю. Ступак: У экспедиторов где-то застрял их закон, а наш закон дошел до Думы, до чтения, принят и 4 мая вступил в силу. Закон уравнивает штрафы иностранным перевозчикам, которые нарушают нашу разрешительную систему, с теми штрафами, которые мы платим у них, если что-то водитель забыл записать в разрешении: номер машины или не то число...

В. Путин: Штрафы, которые вы платите за границей?

Ю. Ступак: В Италии самый серьезный штраф. Если нас там ловят по каким-то причинам, по разрешениям – это минимум 9 тысяч евро. А у меня туда рейс всего 3 стоит, фрахт. Значит, эту машину под арест на платную стоянку, водителя – в гостиницу и ждать суда три месяца. Это средняя цифра. Суд выносит решение – вот эти 9 тысяч евро, потом заплатишь все за стоянку. Потом высылает туда водителя: показал все документы, новый «разрешение» привез теперь уже за сегодняшнее число, заполнил – аривидерчи.

Кстати, слава богу, с 4 мая этого года у нас тоже санкции стали приличными – 400 тысяч за нарушение. Но, как уже говорили, хотели как лучше – получилось как всегда. Таможенный союз – это очень хорошо: отдали белорусам контроль на границе. Своя рубашка ближе к телу.

Даже если они делают это, они делают уведомление, что вот эта машина идет без «разрешения», без разрешения. Но внутри России никто не проверяет. Министерство одно, проверки нет. У нас сейчас проходной двор в России по автомобильным перевозкам. За 6 месяцев прошлого года только одни белорусы с нарушениями выполнили порядка 20 тысяч рейсов.

В. Путин: Пропустили на нашу территорию столько рейсов?

Ю. Ступак: Да, и уехали. Есть закон – не работает.

Владимир Владимирович, большая просьба: пожалуйста, скажите – кому. Мы, автомобилисты, готовы помогать.

Кстати говоря, мы с 4 по 20 мая закрывали дороги сами, то есть со своими региональными инспекторами вставали на федеральные трассы, дежурили там 20 дней, навывисывали штрафов. Там законодательная база отсутствует, штрафы выписаны, только мы отсудить их сейчас не можем.

В Италии машина стоит – и всё, будет стоять, пока ты не рассчитаешься, вместе с грузом.

В. Путин: Вы знаете, я убежден, что мы сделали правильно, создав Таможенный союз и Единое экономическое пространство.

Ю. Ступак: Безусловно.

В. Путин: И думаю, что и транспортники видят здесь огромные преимущества – в создании этой единой зоны. Но есть и свои минусы в этой работе. Один из них – который Вы сейчас указали. Это один из тех минусов.

Мы должны будем проработать это с нашими партнерами и доработать все эти механизмы. У нас внешний контур должен быть единый, у нас не должно быть между Россией и Белоруссией еще внутренней границы. В этом смысл Таможенного союза и Единого экономического пространства, это его краеугольный камень. И не только нашего Таможенного союза, а вообще в мире по-другому таможенные союзы не работают.

У нас должен быть внешний контур. А на внешнем контуре должны быть общие правила, и они должны единообразно пониматься и применяться. И если наши коллеги допускают такие промахи, мягко скажем, то тогда, конечно, нужно обращать на это внимание.

Ю. Ступак: Я Вам говорю чистую правду.

В. Путин: А я верю! Я уверен, что так и есть, потому что на региональном уровне они в этом просто заинтересованы – пропустить через себя определенное количество машин. Поэтому мы обязательно это будем с ними обсуждать.

Но это не всё. Мне кажется, здесь есть и другие возможности. Вы сказали,



В. Путин

что на территориях, когда отлавливают эти машины с нарушениями, это же не граница между нашими странами?

Ю. Ступак: Внутри страны.

В. Путин: Если внутри страны их отлавливают, у нас должно быть право, мне кажется, как-то реагировать. Давайте подумаем. Хорошо, что Вы сказали об этом. Я прошу коллег тоже это не забыть. И мы поработаем, подумаем.

Ю. Ступак: Владимир Владимирович, второй вопрос. Нам было обещано: акцизы введут, транспортный налог уберут. Мы верили, что это будет, с трудом. Но думали – привяжут к экологии.

В. Путин: Нет, не совсем так. Давайте будем точными.

Мы договорились о том, что акцизы введут, а транспортный налог на какое-то время понизят, но сохранят по просьбе региональных руководителей, потому что они боялись. Это была позиция не федерального правительства, не президента, а просили регионы, чтобы мы на какое-то время сохранили транспортный налог, потому что он идет к ним в бюджет. И они боялись, что вот это повышение акциза не компенсирует потере региональных бюджетов.

Ю. Ступак: Нам-то все равно, откуда больно – либо из федерального, либо из регионального.

В. Путин: Я понимаю. Но в целом я тогда согласился с этим, чтобы небольшой налог понизить, но сохранить, но потом все равно его убрать.



Ю. Ступак

Ю. Ступак: Но пока не убрали.

Второе. Говорили: в ВТО входим, таможенные ввозные пошлины будут уменьшены, но надо ввести утилизационный налог. Сейчас получается – утилизационный ввели с 1 сентября, а эта ставка будет убираться только через семь лет.

В. Путин: Почему?

Ю. Ступак: Потому что не просто так убирать таможенные платежи. Кстати говоря, эта планка действительно стоит (на уровне) в 5 процентов для новых тягачей, уже лет пять ее не снижали.

В. Путин: Почему? На тягачи ввозные таможенные пошлины снижаются.

Ю. Ступак: Не снижаются. Нам никто это не говорил пока.

В. Путин: Нет, это невозможно. Не может быть так, что мы утилизационный сбор вводим, а таможенные пошлины не снижаем. У нас же есть обязательства в рамках ВТО.

У нас здесь министр промышленности. У нас снижаются таможенные ввозные пошлины на тягачи? Это очень важный вопрос на самом деле. Мне самому интересно.

Д. Мантуров: На тягачи у нас пошлина не снижалась.

В. Путин: Так у нас утилизационный сбор, по-моему, на тягачи не вводится.

Ю. Ступак: Я уже заплатил за десять машин. Больше вам скажу: они стоят уже с 12-го числа, и получить не могу.

Д. Мантуров: Утилизационный сбор у нас на седельные тягачи есть.

В. Путин: А пошлину не снижаем?

Д. Мантуров: Пошлина не снижается, потому что у нас принималось решение по автотранспорту в целом.

В. Путин: Послушайте, но это неправильно. Мы же знаем известную шутку про среднюю температуру по больнице. Это же какая температура? Вот конкретный человек стоит, он несет убытки от этого. Если мы пошлины на это не снизили, а сбор ввели, мы же ухудшили его экономические показатели. Это надо поправить.

Ю. Ступак: Мало того, Владимир Владимирович, в этом приказе написано: три документа – расчет утилизационного сбора, одобрение типа транспортного средства и товаросопроводительные документы – надо отдать в таможеню.

В. Путин: Дальше можете не продолжать. Я с Вами полностью согласен, это несправедливое решение.

Когда мы говорили об этом и когда я соглашался с введением утилизационного сбора, речь шла, прямо скажем, о защите внутренних отечественных товаропроизводителей на ту технику, на которую понижается ввозная таможенная пошлина. Зачем же мы их ставим в такое невыгодное положение? С какой стати, зачем мы их наказываем, за что?

Д. Мантуров: Владимир Владимирович, у нас по отдельной номенклатуре отдельных решений не было. Если у коллег есть конкретная проблема, связанная с этим и с теми объемами, которые закупаются по седельным тягачам, давайте смотреть.

В. Путин: При чем здесь объем? В принципе, если мы на какую-то технику не понижаем ввозные сборы, платежи, почему же мы на нее же вводим утилизационный сбор?

Д. Мантуров: Владимир Владимирович, а почему нельзя приобретать российского производства? У нас собираются абсолютно все типы седельных тягачей. Мы говорили с Союзом перевозчиков, в том числе относительно закупки, например, на «КамАЗе» любых типов...

В. Путин: Это другой вопрос. Таким образом заставляя их приобретать отечественную технику нельзя. Отечественную технику нужно заставлять приобретать другим способом, улучшая качество и понижая стоимость товаров.

Ю. Ступак: Совершенно верно.

В. Путин: Поэтому просто так воспользоваться тем, что мы вступаем в ВТО, вводим утилизационный сбор на ту технику, на которую не понижается ввозная таможенная пошлина, неправильно. Я Вас прошу обратить на это внимание и исправить ситуацию.

Д. Мантуров: Владимир Владимирович, мы обратим внимание, тем не менее мы с коллегами уже достаточно долго ведем дискуссию относительно закупки любых типов. Но нам конкретно никто не сказал, сколько нужно и, соответственно, в какой период времени каких типов. Никто не сказал. Хотим закупать импортное, давайте посмотрим на те возможности, которые у нас сегодня есть.

В. Путин: Встретьтесь, обязательно поговорите.

Д. Мантуров: С удовольствием.

В. Путин: А потом зайдите ко мне и скажите, как решили.

Ю. Ступак: Владимир Владимирович, можно договорить?

В. Путин: Да.

Ю. Ступак: Утилизационный взнос по нашим машинам сейчас либо 220, либо 435 тысяч. Это пятая часть от нового автомобиля-тягача.

В. Путин: Да.

Ю. Ступак: Вы поняли, что это за предельно.

В. Путин: Я считаю, что несправедливо.

Ю. Ступак: Так вот, я прошел все таможи, я имею в виду и Орджоникидзевский таможенный пост, и Екатеринбургскую таможеню, только еще у Сорокина не был в Уральском управлении. С 12-го числа 10 машин загнал, машины выпустили, ПТС не дают, потому что не согласны, что я 220 заплатил. Говорят: «Заплати 435, тогда получишь».

Президент, помогите, пожалуйста.

В. Путин: Да, это вообще какая-то странная вещь.

Ю. Ступак: В честь нашей встречи. *(Вручает музыкальный диск.)*

В. Путин: Это что такое? Спасибо большое.

Ю. Ступак: Вот так мы развиваемся, Владимир Владимирович.

В. Путин: Спасибо.

Ю. Ступак: Мы с Вами одногости, здесь такие же песни, которые в юности слышали.

В. Путин: Спасибо. Это Вы поете?

Ю. Ступак: Да. А вот это хабаровская женщина на съезде просила передать Вам лично, потому что они не могут к Вам сюда попасть.

В. Путин: Спасибо большое.

Сейчас, секундочку. Денис Валентинович, обязательно займитесь этим вопросом. Это не наш метод, вот так заставляя, понимаете? И тем более, если получилось так, что вы воспользовались вступлением в ВТО. И так многим отраслям непросто.

Д. Мантуров: Можно только коллегу попросить обозначить процент. Сегодня это 5 процентов. А мы планировали повышать, причем с ВТО мы этот вопрос согласовывали, и у нас есть сейчас право повысить.

В. Путин: Повысить что?

Д. Мантуров: Повысить пошлины.

В. Путин: Что повысить?

Д. Мантуров: Сегодня 5% пошлины. У нас с ВТО согласована возможность повышения, мы не повысили, мы оставили на 5%.

В. Путин: Ну и что? То есть Вы могли бы еще бритвой по глазам, но не сделали этого. Вот какие добрые, молодцы.

Д. Мантуров: При 5%, которые несущественно, во-первых, влияют на стоимость, во-вторых, при наличии собственных мощностей. Почему обязательно приобретать нужно за рубежом-то?

В. Путин: Так взяли бы, если у вас такая возможность есть, да и повысили. А то вы влупили этот налог, неправильно все равно. Ведь мы эту меру вводили, если прямо сказать, как защитную для отечественных товаропроизводителей при понижении ввозной таможен-



Российским международным автоперевозчикам нужен современный подвижной состав

ной пошлины. На этот вид техники не понизили, а утилизационный сбор ввели. Таким образом, мы просто дискредитируем то, что мы делаем. Нельзя так делать.

Лучше бы повысили тогда ввозную пошлину, если у вас такое право, а потом сказали: «Да, такое решение – повысили пошлину». Так было бы понятно. А то мы говорим одно, а делаем другое. Надо просто напрямую работать с людьми, и будет понятно. Тогда сказали бы: «Да, мы будем поддерживать отечественного производителя и вводим дополнительную пошлину на такой-то вид техники». Нравится, не нравится...

Д. Мантуров: Мы проработаем, в том числе и повышение пошлины.

В. Путин: Проработайте обязательно.

Вы что-то хотите?

Э. Набиуллина: И все-таки по седельным тягачам, Владимир Вла-

димирович. У нас на новые седельные тягачи действовала пошлина 25%. В свое время приняли скидку для новых седельных тягачей класса Евро-4, Евро-5, потому что они у нас не производились, сделали пошлину 5% для того, чтобы дать возможность купить не очень дорого, пока разворачивается наше производство, поэтому была такая разница.

В. Путин: Класс!

Послушайте, Эльвира Сахипзадовна, сейчас будут говорить по авиационной технике то же самое. Я согласен, пока у нас нет самолетов типа МС-21, мы берем в лизинг «Боинг» или что-то, но предупреждаем – с такого-то года у нас будет своя техника, и мы повысим. Но тогда нужно заранее об этом сказать, прямо, честно действовать и повысить эту пошлину, а не камуфлировать фактическое повышение пошлины введением утилизационного сбора. Зачем это делать?

Э. Набиуллина: Производителям именно об этом и говорилось, что уровень будет повышаться по мере роста производства.

В. Путин: Эльвира Сахипзадовна, надо не только производителям сказать, надо сказать потребителям этой техники, сказать прямо и заранее. Что здесь особенного? Это нормально. Это говорит о том, что государство защищает своего отечественного товаропроизводителя. А тот, кто покупает технику, заранее должен знать об этом и учитывать в своих планах. А вы же этого не сделали! Вот о чем речь!

В завершение встречи В. Путин сказал, что такие встречи «очень полезные, потому что имеешь дело с конкретными людьми, которые занимаются конкретными делами».

По результатам мероприятия Президентом России даны поручения соответствующим руководителям министерств и ведомств.