

АСМАП и перевозчики – вместе 40 лет!

В. Кузьмина



Поздравить АСМАП с юбилеем прибыли представители зарубежных ассоциаций: ZMPD (Польша), Latvijas Auto (Латвия), БАМАП (Беларусь), Linava (Литва), ERAA (Эстония), КазАТО (Казахстан), АІТА (Молдова), АВАДА (Азербайджан)

В связи с 50-летием с начала осуществления в России перевозок грузов в международном автомобильном сообщении со странами Европы прошедший 2013 год стал знаменательным для российских международных перевозчиков и всего автотранспортного сообщества. Особая роль в развитии этой сферы перевозок принадлежит Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, которая стоит на страже защиты интересов российских автотранспортников уже 40 лет. К столь знаменательной дате АСМАП подготовила и выпустила книгу «Сорок лет из полувека», посвятив ее тем, кто прокладывал новые маршруты за пределы нашей страны, и тем, кто сегодня продолжает славные традиции отечественных автоперевозчиков. Предлагаем читателям ознакомиться с некоторыми страницами из этой книги, свидетельствующими о славной истории отрасли международных автомобильных перевозок, рождении АСМАП, основных этапах ее становления и развития.

Напомним, юбилейные мероприятия, посвященные 50-летию международных автоперевозок, проходили на территории двух компаний – членов АСМАП, которые открыли отечественному автотранспорту дорогу в Европу.

В сентябре 2013 г. торжественное мероприятие состоялось на территории компании «Совтрансавто-Москва» (в прошлом – Кунцевского автохозяйства №2), откуда 9 августа 1963 г. был впервые выполнен зарубежный рейс в Прагу с продукцией «Книгоэкспорта» на автопоезде, управляемом водителями В. Роговым и В. Кузовлевым. Участие в праздновании приняли заместитель министра транспорта России Н. Асаул, представители администрации и правления АСМАП, руководители многих компаний – международных перевозчиков Московского региона, партнеры из российских и зарубежных фирм.

Однако предприятием-первопроходцем считается 15-й грузовой автопарк Треста централизованных

перевозок грузов по обслуживанию Ленинградского транспортного узла (ныне – ОАО «Совавто-С.Петербург»). Именно ему Минавтошосдором РСФСР в канун 1963 года было доверено выполнение пробных международных рейсов по маршруту Ленинград – София, выполненных на тягачах ЗИЛ-164А с полуприцепами-фургонами водителями П. Приходько, А. Кубышкиным, И. Клименко и Н. Ивановым. Об этом знаменательном событии было написано в журнале «Автомобильный транспорт» №5, 1963 г.

С этих первых рейсов началась история становления российского международного автотранспорта, который прошел непростой путь развития и к настоящему времени занимает важнейшее место в обслуживании потребностей внешней торговли нашей страны.

16 октября 2013 г. в культурно-досуговом центре «Московский» в Санкт-Петербурге прошло второе торжественное мероприятие, посвященное 50-летней юбилейной дате. На него были приглашены руководители транс-

портных предприятий-международников и ветераны отрасли из разных регионов страны. В нем приняли участие депутаты Государственной думы РФ М. Брячак, В. Лысаков, Н. Коломейцев, Д. Горовцов, заместитель министра внутренних дел по транспортной безопасности В. Кирьянов, вице-президент Союза транспортников России Е. Казанцев, представители администрации Санкт-Петербурга. Весьма внушительным было представительство от АСМАП: президент Е. Москвичев, почетный президент Ю. Сухин, генеральный директор А. Курушин, члены правления и руководители подразделений администрации.

На мероприятии выступил генеральный директор ОАО «Совавто-С.Петербург» В. Лазарян, который рассказал о славной 50-летней истории развития предприятия, являющегося на сегодня одной из крупнейших транспортно-экспедиционных компаний в Северо-Западном регионе (см. «АТ» №11, 2013 г.).

Рождение АСМАП

Первые несколько лет осуществления международных автомобильных перевозок убедили руководство страны в том, что эта отрасль является весьма перспективной. Ведь, помимо прочего, вывод советских автоперевозчиков на европейский рынок гарантировал СССР регулярное поступление дефицитной валюты. Однако дальнейшее развитие отрасли сдерживалось тем, что Советский Союз еще не присоединился к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП. Поэтому его перевозчики не могли на равных конкурировать со своими европейскими коллегами.

Прежде всего, было необходимо вступить в Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ). Дело в том, что к моменту выхода СССР на европейский рынок автоперевозок он уже сложился, оформились правила, согласно которым и действовали все игроки.

Главной проблемой были, разумеется, границы. Госграницы стран социалистического содружества пе-



На автомобиле ЗИЛ-164М выполнены первые международные рейсы



Автопоезд с тягачом МАЗ-200М



Пик наибольшего развития системы «Совтрансавто» пришелся на середину 80-х годов

ресекались довольно просто – на основании таможенного документа АГТ, принятого в Праге еще в 1965 г. А вот для пересечения государственных границ капиталистических стран без разгрузки автомобилей и досмотра груза на таможне необходимо было либо внести денежный залог, либо предъявить таможенным органам надлежаще оформленный документ, так называемую книжку МДП. В ней перечислялись все товары, погруженные на данный автомобиль в присутствии сотрудника таможни, и указывались номера таможенных пломб, которыми его опломбировали. Это удостоверяло, что после погрузки в кузов автомобиля доступа не было и в нем находится только тот груз, что указан в книжке МДП.

Выдача таких книжек была в компетенции Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), а конкретный перевозчик мог ее получить, лишь будучи членом национальной ассоциации международных автоперевозчиков, которая входила в Союз.

18 января 1974 г. вышло Постановление Совета министров СССР №43-21 о присоединении СССР к Таможенной перевозке грузов с применением книжки МДП и создании Ассоциации советских международных автомобильных перевозчиков (АСМАП).

20 февраля 1974 г. Правительство СССР направило письмо на имя Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о присоединении к Конвенции МДП, а 12 марта состоялось учредительное собрание, на котором был принят Устав Ассоциации советских международных автомобильных перевозчиков. В мае СССР стал участником Конвенции МДП, оформив свое присоединение к ней.



Торжественное открытие линии Гетеборг – Москва

Таким образом, благодаря появлению АСМАП советские перевозчики смогли продолжить освоение рынка международных автоперевозок. Это потребовало увеличения числа работавших на международных перевозках и создания соответствующей производственной базы. Особенное развитие она получила в конце 70-х и начале 80-х гг.

Членами АСМАП сначала были: АТП МП «Совавто-Москва», АТП МП «Совавто-Ленинград», Пассажирское автотранспортное предприятие международных перевозок, Главное управление международных перевозок МВТ, Всесоюзное объединение «Союзвнештранс», В/О «Союзтранзит», ВАО «Интурист», Бюро международного молодежного туризма «Спутник», ГАИ. В дальнейшем добавились: АТП МП «Совавто-Брест», АТП МП «Совавто-Брянск», АТП МП «Совавто-Ростов», АТП МП «Совавто-Минводы», АТП МП «Совавто-Баку», АТП МП «Совавто-Луганск», АТП МП «Совавто-Кишинев», АТП МП «Совавто-Термез», АТП МП «Совавто-Астара», Запорожское автотранспортное предприятие №12360, АТП МП «Совавто-Бийск», АТП МП «Совавто-Култук», Минское АТП, Таллинское АТП, Рижское АТП, Калининградская автоколонна №1376, Краснодарское АТП и ряд предприятий Украины и Молдавии.

Под эгидой МСАТ с использованием книжек МДП международные перевозки стали развиваться быстрыми темпами. Пик наибольшего развития системы «Совтрансавто» пришелся на середину 80-х: 3,5 тысячи автопоездов, 15 тысяч работающих. Перевозки осуществлялись не только в европейские страны, но и в других направлениях: Иран, Афганистан, Вьетнам, Монголия, а затем и Китай. Выполнялся через территорию СССР и большой объем транзитных перевозок из Европы в Азию и в обратном направлении. Были созданы представительства «Совтрансавто» за рубежом, что значительно повысило эффективность перевозок. Приобретался современный импортный подвижной состав. Для координации деятельности перевозчиков на погранпереходах и автомобильных маршрутах были созданы пункты диспетчерского управления и ин-

формационного обеспечения, контролировавшие прохождение автомобилей.

Советские автоперевозчики приобретали необходимый опыт и постепенно заняли подобающее место на международном рынке. Доверие и уважение к ним иностранных клиентов становились нормой.

Обучение стало неотъемлемой частью деятельности Главного управления. Каждый водитель-международник в обязательном порядке должен был пройти подготовку по 320-часовой программе, которая предусматривала в первую очередь изучение правил выполнения перевозок, заполнения товарно-транспортной документации, соблюдения таможенных и пограничных правил. Помимо этого, водитель должен был изучать один из иностранных языков.

В конце 80-х гг. прошлого века отечественные перевозчики были задействованы в 30 странах мира, в том числе и на перевозках выставочных и дипломатических грузов. При этом с 21 страной были заключены межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении. Объем ежегодных перевозок составлял свыше 1,9 млн тонн грузов и почти 180 тысяч пассажиров.

Трудные девяностые

В самом конце 80-х гг. руководство Советского Союза пришло к выводу, что плановая социалистическая экономика с государственной собственностью на основные средства производства, которой страна придерживалась на протяжении почти всей своей истории, себя изжила и ей на смену должна прийти новая экономическая модель рыночного типа. В стране начинались либерализация и демонополизация экономики.

Начало 90-х стало временем распада СССР, смены экономического строя в стране.

В России осуществлялась передача хозяйственных объектов в частные руки. Однако приватизация, которую считали панацеей от всех бед, в целом ряде случаев оборачивалась неожиданной стороной. Приватизированные предприятия почему-то начинали работать хуже, чем до этого государственные, многие из них спустя некоторое время закрывались. В сфере транспорта ярким негативным примером может послужить приватизация системы московского такси. После ее проведения отрасль, прежде работавшая как часы, вскоре сошла на нет.

Такая же участь грозила и международным автомобильным перевозкам. В сложившейся ситуации главной задачей было не растерять то, что наработано за прежние годы, или хотя бы свести к минимуму неизбежные потери. Это касалось как производственной базы предприятий, их автопарков, так и кадров, работавших в отрасли.

Перестройка конца 80-х и рыночные преобразования начала 90-х гг., естественно, коснулись и системы «Совтрансавто». Был весьма сложный период: преобразованное Министерство транспорта России перестало осуществлять хозяйственные функции. «Совтрансавто» в этот период пережило целый ряд реорганизаций.

В апреле 1991 г. Совет министров РСФСР издал постановление о распоряжении и управлении государственным имуществом «Совтрансавто», «Совинтеравтосервис», «Спецтяжавтотранс» и НИИАТ. В документе, в частности, говорилось: «Передать «Совтрансавто», «Совинтеравтосервису», «Спецтяжавтотрансу» и НИИАТу право распоряжения и управления государственным имуществом, относящимся к федеральной собственности РСФСР, находящимся на их балансе, а также балансах предприятий, входивших в их состав». Среди предприятий «Совтрансавто» начались процессы акционирования и приватизации, часть из них объединилась в холдинговую структуру, часть – ушла в свободное самостоятельное плавание, а некоторые в итоге вообще прекратили свое существование. Система уполномоченных «Совтрансавто», которые в советский период работали в представительствах этой организации почти в 30 странах мира, тоже постепенно распалась. Это наглядно свидетельствовало о том, что советская эпоха единой государственной структуры «Совтрансавто» окончательно уходила в прошлое...

В 1992 г. одновременно с либерализацией внутренних цен была произведена либерализация внешней торговли. Поэтому многие внутрироссийские грузовые автопредприятия стали пробовать себя в международных перевозках. Большое число отдельных специалистов и водителей, в том числе работавших ранее на предприятиях «Совтрансавто», стали организовывать свой небольшой личный бизнес, приобретая в своих автопредприятиях технику и ориентируясь уже на самостоятельное выполнение международных рейсов из Европы.

Дело это многим казалось необычайно выгодным и не слишком сложным. А на практике возникала ситуация, при которой большинство новоиспеченных перевозчиков не знали даже элементарных вещей: какие документы необходимы для работы, где и как получить нужные разрешения, как их оформить надлежащим образом, где взять груз, как организовать свой бизнес. О знании международных правил и законов, по которым эти перевозки должны осуществляться, даже говорить не приходится.

Если ранее целый специализированный главк и еще много иных подразделений в составе Минавтотранса РСФСР занимались обширным кругом вопросов обеспечения развития международных перевозок, то в составе нового Минтранса России всю автомобильную отрасль стал представлять только один Департамент автомобильного транспорта, на который свалилось огромное количество проблем функционирования автотранспорта общего пользования, прежде всего – общественного пассажирского. Вопросы отечественного международного автомобильного транспорта, тем более в его новом «либерализованном» виде, казалось, повисли в воздухе. Поэтому на первые позиции стала выходить организация, выполнявшая в советский период, казалось бы,

вспомогательную, техническую роль при ГУ «Совтрансавто», – Ассоциация советских международных автомобильных перевозчиков (после распада СССР – Ассоциация международных автомобильных перевозчиков). Хотя из названия организации исчезло слово «советских», ее аббревиатура АСМАП осталась неизменной. Это было правильным решением, поскольку именно под ней данное объединение было известно в международных транспортных кругах. Именно АСМАП стала важнейшим звеном в организации и обеспечении международных автоперевозок в этот сложный период.

В обстановке всеобщей неразберихи и некомпетентности, появления на рынке новых перевозчиков, которые ранее никогда не выполняли международные рейсы, была объективно необходима организация, которая могла бы квалифицированно координировать их деятельность, помогать им выполнять свои обязанности и гарантировать соблюдение их прав.

Новый этап

Начинать новый этап своей жизни Ассоциации пришлось в спартанских условиях: сотрудников было не более десяти человек, да и места для размещения не было. Приходилось арендовать помещения у разных транспортных компаний.

В то непростое время Ассоциацию возглавлял бывший министр автомобильного транспорта Ю. Сухин. Благодаря его активной деятельности, авторитету, профессиональному подходу к делу и связям в международных кругах, АСМАП вскоре превратилась в самую компетентную на постсоветском пространстве организацию, занимающуюся проблемами международных автомобильных перевозок. Она владела всей информацией в этой области и достойно представляла Российскую Федерацию в международных автомобильных организациях.

Соответственно, кардинально менялась и содержательная деятельность АСМАП. Из ассоциации, фактически представлявшей только одного крупного перевозчика, она превращается в общественное объединение, отстаивающее интересы сначала десятков, сотен, а к концу 90-х – и более тысячи перевозчиков.

В мае 1995 г. была принята новая редакция устава АСМАП, в соответствии с которым Ассоциация стала добровольным объединением международных автомобильных перевозчиков Российской Федерации.

В условиях, когда на рынок транспортных услуг стало выходить много неопытных предпринимателей, задача организации их обучения с целью повышения профессиональной компетентности являлась одной из приоритетных в работе АСМАП на тот период. За короткое время в стране была организована сеть учебно-консультационных центров АСМАП, занимавшихся подготовкой специалистов и водителей для международных автоперевозок.

Постепенно АСМАП сплачивала вокруг себя все новых и новых автоперевозчиков со всех концов страны. Жизнь

потребовала открытия представительств Ассоциации в различных регионах России. В 1993 г. Совет АСМАП принял решение о создании своих региональных подразделений во Владивостоке и Санкт-Петербурге, а в последующие годы филиалы, представительства и представители АСМАП появились в Калининграде, Екатеринбурге, Хабаровске, Благовещенске, Казани, Саратове, Ростове-на-Дону, Чите, Нижнем Новгороде, Новосибирске.

В целях ознакомления перевозчиков с иностранной техникой Ассоциация в 1993 г. организовала первую выставку подвижного состава и оборудования для международных перевозок, получившую название «АСМАП-93». Впоследствии такие выставки стали проходить ежегодно.

Война на дорогах

Вторая половина 90-х характеризуется появлением новых негативных явлений, касающихся работы международных перевозчиков.

Значительно возросло число угонов, краж, случаев мошенничества. Особую обеспокоенность вызывали участвовавшие факты грабежей и разбойных нападений.

Чуть ли не каждый рейс в 90-е годы был сопряжен с опасностью для груза и водителей. Водители в тот период зачастую были вынуждены сами заботиться о собственной безопасности и сохранности вверенных им грузов. В этой нелегкой ситуации АСМАП выступила с инициативой по созданию условий безопасности водителей во время остановок: появилось соответствующее постановление о том, что останавливать транспорт можно только на стационарных постах ГАИ. Совместно с начальником Главного управления ГАИ МВД России В. Федоровым подписывается специальная памятка водителям-международникам.

В этот же период наблюдается высокий уровень таможенных правонарушений при осуществлении международных автоперевозок по системе МДП (TIR), что привело к ужесточению требований к перевозчикам. С 17 февраля 1999 г. вступили в действие новые положения Конвенции МДП. Допуск перевозчиков к системе МДП теперь должен осуществляться при государственном контроле. АСМАП активно участвует в разработке нового положения о допуске российских перевозчиков к использованию книжек МДП.

Дефолт

Вторая половина 1998 года ознаменовалась жесточайшим финансово-банковским кризисом, который отрицательно повлиял на экономику страны и денежное обращение. Сокращение объемов производства продукции и внешнеторгового оборота привело к понижению курса рубля к доллару в несколько раз, что, в свою очередь, вызвало резкий рост инфляции и цен на товары и продукцию.

Все это оказало весьма негативное влияние на международные автоперевозки. В 1998 г. произошло суще-

ственное снижение объемов перевозок. Так, в первом квартале 1999 г. объем перевозок снизился по сравнению с тем же периодом 1998-го более чем на 30%.

В этих условиях международные российские автоперевозчики, поставленные на грань выживания, понесли огромные и во многом невозполнимые потери. Некоторые предприятия были вынуждены отказаться от взятого в лизинг подвижного состава и вернуть его лизингодателю, выплатив уже до 70% его стоимости. Эти деньги практически пропали. Большое количество водителей осталось без работы: были уволены или отправлены в неоплачиваемые отпуска. Из-за снижения объемов имеющийся парк стал использоваться крайне неэффективно, увеличилась простоя подвижного состава по причине отсутствия работы.

АСМАП принимает антикризисную программу действий, где основными направлениями выбраны: достижение договоренностей по отсрочке платежей по лизингу; меры по защите национального рынка от избыточного давления перевозчиков третьих стран; поиск путей посткризисного ускоренного обновления парка; снижение налогов и в целом затрат транспортных предприятий.

Несмотря на ощутимые потери в пик кризиса, большинству транспортных компаний все же удается сохранить свой производственный потенциал, а главное – трудовые коллективы, нацеленные на работу по скорейшему выходу из сложившейся сложнейшей ситуации.

Объемы перевозок, выполненные российскими компаниями во второй половине 1999 г., пошли на увеличение. Благоприятная конъюнктура в российском секторе рынка 2000 г. способствовала ускоренному росту международных перевозок, при этом отечественные предприятия смогли увеличить объемы на 25%, а иностранные только на 7%. Доля российских перевозчиков по итогам 1999 г. возросла до 35,9%. Появляется тенденция роста и фрахтовых ставок, однако их уровень, обрушившийся в 1998 г. на 30–40%, еще несколько лет не мог полностью восстановиться. Кризис заставил предприятия искать новые рынки. Этому способствовала возможность использования многосторонних разрешений, получаемых в рамках ЕКМТ, куда Россия вошла в 1997 г. Благодаря этим разрешениям для наиболее подготовленных российских перевозчиков стал доступен и рынок между странами ЕС. В 2000 г. значительно возросли перевозки грузов в Монголию (63%) и Китай (30%). Более чем в три раза увеличилось количество перевозок в Турцию.

Стоит отметить, что именно активная созидательная работа Ассоциации и ее членов в тесном взаимодействии с Министерством транспорта России позволила достаточно быстро преодолеть негативные для всей отрасли последствия дефолта 1998 г.

Новое тысячелетие

АСМАП как профессиональное объединение весьма значительной и наиболее активной части российских международных автоперевозчиков осуществляла свою



Ю. Сухин руководил Ассоциацией 17 лет



Е. Москвичев – президент АСМАП

деятельность в период после 2000 г. соразмерно ситуации, складывающейся на международном уровне и во внешней торговле и экономике самой России. Внешние вызовы и изменения, которые происходили на международном рынке автотранспортных услуг, требовали со стороны Ассоциации проведения серьезного анализа и принятия адекватных мер в интересах своих членов и всех национальных перевозчиков.

В целях оказания содействия перевозчикам на местах и проведения региональной политики в АСМАП шла работа по укреплению региональных подразделений Ассоциации. Кроме того, в 2004 г. было дополнительно создано представительство АСМАП в ЦФО, имеющее своих представителей в Смоленске и Брянске, где сосредоточено значительное число перевозчиков, а также в Бресте (Республика Беларусь). Для удобства перевозчиков в последние годы организована работа представителей региональных подразделений АСМАП дополнительно в Самаре, Пскове и Выборге. В целом на сегодня подразделения АСМАП имеются более чем в 20 населенных пунктах всех федеральных округов страны. С 2005 г. при них были сформированы региональные Советы членов Ассоциации в качестве консультативных органов.

В 2002 г. завершилось строительство и началась успешная работа учебно-оздоровительного комплекса «Олимп» в городе Светлогорске Калининградской области, 12 учебных центров АСМАП ежегодно готовят сотни менеджеров и водителей-международников.

В 2009 г., после бессменного 17-летнего руководства Ассоциацией Ю. Сухиным, на общем собрании членов АСМАП ее президентом был избран Е. Москвичев, до этого курирующий автотранспортную отрасль страны в должности заместителя министра транспорта России. При этом по решению общего собрания Ю. Сухин был избран почетным президентом АСМАП.

В 2011 г. активное участие в рамках Народного фронта в компании по выборам членов Государственной думы впервые за российскую историю позволило войти в состав депутатского корпуса нового созыва восьми

профессионалам-транспортникам. При этом председателем Комитета по транспорту Государственной думы стал президент АСМАП Е. Москвичев. Это еще одно подтверждение возросшего авторитета Ассоциации. Как отмечают многие перевозчики, благодаря такой профессиональной команде появилась реальная возможность быстрее продвигать давно назревшие законодательные акты, направленные на решение проблемных вопросов транспортной отрасли и, конечно, международного автотранспорта.

Кризис МДП 2013 года

В нарушение положений Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 год) – международного соглашения с участием 68 стран мира, Федеральная таможенная служба письмами (от 4 июля 2013 г., а впоследствии – от 14 октября 2013 г.) за подписью руководителя ФТС России ограничила применение Конвенции МДП на территории Российской Федерации и ввела требование о предоставлении перевозчиками дополнительных финансовых гарантий.

Высший орган Конвенции МДП – Административный комитет на сессии 3 октября 2013 г. признал меры, принятые ФТС России, нарушающими Конвенцию и противоречащими обязательствам Российской Федерации по Конвенции.

Высший судебный орган Российской Федерации – Высший арбитражный суд решением от 14 октября 2013 г. признал письмо ФТС России от 4 июля 2013 г., которым были введены ограничения на применение Конвенции МДП, недействующим. Решение Административного комитета МДП было проигнорировано ФТС России, а решение Высшего арбитражного суда не было исполнено по существу, поскольку, формально отменив письмо от 4 июля 2013 г., руководитель ФТС России в тот же день, 14 октября 2013 г., подписал и направил в таможенные органы для исполнения новое письмо аналогичного содержания.

26 ноября 2013 г. первый заместитель председателя Правительства Российской Федерации И. Шувалов провел

совещание по данному вопросу с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, на котором было принято решение о продолжении функционирования Конвенции МДП на территории Российской Федерации, что зафиксировано в протоколе совещания.

Однако, несмотря на принятое решение, ФТС России не только не возобновила применение Конвенции МДП на территории Российской Федерации, но еще больше его ограничила.

Ситуация с кризисом процедуры МДП в России продолжала свое развитие в 2014 г. Так, на момент верстки этой статьи стало известно, что 30 июня ФТС России официально уведомила российскую гарантийную ассоциацию АСМАП, выдающую книжки МДП, о пролонгировании соглашения до 30 ноября 2014 г. Это уведомление является результатом очередной правительственной встречи на высоком уровне, которая состоялась в июне в Москве, где представители органов государственной власти из Министерства транспорта, Федеральной таможенной службы Российской Федерации и других компетентных российских органов под председательством первого заместителя премьер-министра г-на Шувалова нашли выход из текущей ситуации МДП в России, в частности, в отношении продления срока действия гарантийного соглашения МДП, срок действия которого истек 1 июля 2014 г., а также в связи с восстановлением системы МДП на территории России в соответствии с последним решением Высшего арбитражного суда РФ от 26 мая 2014 г.

Юбилейные мероприятия АСМАП

В конце мая в Москве проведены общее собрание членов АСМАП и торжественное собрание, посвященное 40-летию Ассоциации.

В общем собрании членов АСМАП приняли участие почетные гости: первый заместитель председателя Комитета по транспорту Государственной думы РФ, президент Союза транспортников России В. Ефимов, заместитель министра транспорта РФ О. Белозеров, руково-



На конференции «Российский рынок международных автоперевозок: реалии и перспективы». Модератор – генеральный директор АСМАП А. Курушин



Участники конференции

дитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта А. Касьянов, заместитель председателя Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Е. Калинин, заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта России А. Шерстнев и другие. Заслушав доклад президента АСМАП Е. Москвичева об итогах деятельности АСМАП за 2013 г., участники собрания выступили в прениях, по результатам которых работа Ассоциации за отчетный период была признана удовлетворительной.

На торжественном собрании, посвященном 40-летию Ассоциации, президент АСМАП поздравил всех присутствовавших с юбилеем Ассоциации и остановился на основных вехах ее развития. В данном мероприятии принял участие министр транспорта Российской Федерации М. Соколов. В своем выступлении он отметил высокую роль АСМАП в развитии международных автомобильных перевозок и плодотворность сотрудничества Министерства транспорта России с Ассоциацией.

На форуме международных автоперевозчиков прозвучало поздравление от председателя Государственной думы Федерального собрания РФ С. Нарышкина. Помощник Президента РФ И. Левитин прочел приветствие от руководителя Администрации Президента РФ С. Иванова. Поздравление от Правительства РФ зачитал заместитель директора Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства РФ Е. Дитрих. С юбилеем АСМАП всех российских перевозчиков поздравил президент Международного союза автомобильного транспорта Януш Лацны.

С приветствиями выступили президент Союза транспортников России, первый заместитель председателя Комитета по транспорту Госдумы РФ В. Ефимов, вице-президент Торгово-промышленной палаты А. Рыбаков, ректор Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ) В. Приходько, заместитель мэра Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-



На торжественном собрании, посвященном 40-летию АСМАП

транспортной инфраструктуры правительства Москвы М. Ликсутов. Прозвучали поздравления от представителей зарубежных ассоциаций: ZMPD (Польша), Latvijas Auto (Латвия), БАМАП (Беларусь), Linava (Литва), ERAA (Эстония), КазАТО (Казахстан), АІТА (Молдова), АВАДА (Азербайджан).

В рамках мероприятий, приуроченных к общему собранию членов АСМАП, состоялась 22-я международная ежегодная выставка «Автомобильная и прицепная техника для международных перевозок «АСМАП-2014», о чем подробно рассказывается в этом номере «АТ» в статье «Под знаком 40-летия АСМАП».

Накануне общего собрания членов АСМАП была проведена тематическая конференция «Российский рынок международных автоперевозок: реалии и перспективы», модератором которой выступил генеральный директор Ассоциации А. Курушин.

О применении Конвенции МДП в России рассказал генеральный секретарь МСАТ г-н У. де Претто, после чего состоялось обсуждение этого актуального вопроса. В дискуссии приняли участие заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта России А. Шерстнев, руководитель Департамента МДП и таможенных систем АСМАП М. Савин, начальник отдела таможенных операций и таможенного контроля Евразийской экономической комиссии А. Нистюк и другие. *Более подробно о перспективах системы МДП (TIR) и мерах, предпринимаемых АСМАП и МСАТ для ее сохранения на территории России, о неправомерной позиции ФТС и отношении к сложившейся ситуации зарубежных коллег – автоперевозчиков – в очередном номере «АТ».*



Поздравляет министр транспорта России М. Соколов

Вторая часть конференции была посвящена вопросам конкурентоспособности российских перевозчиков. Руководитель группы мониторинга рынка администрации АСМАП А. Пинсон выступил с презентацией «Актуальные тенденции развития российского рынка международных автоперевозок», о чем подробно рассказывается в следующем блоке данной публикации.

Редакция журнала «Автомобильный транспорт» присоединяется ко всем поздравлениям, прозвучавшим в адрес АСМАП по случаю 40-летнего юбилея, желает всему коллективу Ассоциации, а также ее членам успехов в профессиональной деятельности, удачи и благополучия.

В статье использованы материалы из книги «Сорок лет из полувека», Ассоциация международных автомобильных перевозчиков, 2014 г.