

# ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ ГИЛЬДИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОПЕРАТОРОВ

МОСКВА, 21 МАРТА 2012 ГОДА

**В конференц-зале Московской ТПП прошло общее собрание Гильдии логистических операторов МТПП. Участники собрания обсудили итоги работы, планы на текущий год, острые проблемы отрасли.**

В работе собрания приняли участие представители компаний — членов Гильдии, члены Комиссии по логистике Ассоциации Торгово-промышленных палат ЦФО, участники ВЭД. В приветственном слове к участникам собрания Юрий Азаров, генеральный директор МТПП, отметил важное событие 2011 года — создание в ТПП РФ Комитета по логистике. Комитет создавался по инициативе Гильдии логистических операторов при поддержке руководства МТПП, а его руководителем стал Олег Дунаев, член Совета Гильдии. Таким образом, у специалистов отрасли появилась новая площадка для обсуждения проблемных вопросов.



С отчетным докладом выступила Светлана Домнина, председатель Совета Гильдии. По ее словам, основными событиями для отрасли в прошлом году стали:

- расширение Москвы (необходимость создания логистической системы);
- перегруженность транспортной инфраструктуры (ухудшение положения);
- повышение затрат на энергоносители, рост себестоимости услуг;

- присоединение России к ВТО;
- присоединение к Киотской Конвенции.

Светлана Домнина отметила, что расширение состава Совета способствовало активизации его деятельности. Анализируя членский состав Гильдии, докладчик выделила три группы предприятий.

К первой группе относятся «старожилы» отрасли, имеющие стаж работы более 50 лет и работавшие в разных условиях хозяйствования. Так, например, ГУП «Мострансавто» более 85 лет перевозит пассажиров в Московском регионе, Московский метрополитен образован в 1934 году и сейчас развивается семимильными шагами, ОАО «Мострансагентство» — первая организация по транспортно-экспедиционному обслуживанию населения — существует с 1957 года, ЗАО «Совтрансавто» — первый международный автомобильный перевозчик — с 1968 года. Данные компании перестроились и успешно работают в новых условиях, сохраняя лучшие традиции — прежде всего, социальные программы для сотрудников предприятий и внимание к ветеранам отрасли.

Вторая группа предприятий — «ровесники рыночных преобразований» — это предприятия, которые, как и Московская торго-

во-промышленная палата, в прошлом году отметили своё 20-летие. Например, «Трансаэро» (входит в десятку самых безопасных авиакомпаний мира), ОАО «Шереметьево-Карго» (соответствует международным стандартам и имеет сертификат качества ISO 9001:2000), ЗАО «Интертранс» (отмечена дипломом победителя всероссийского конкурса 1 000 лучших предприятий и организаций России), ФГУП «Нефтехимтранс» (лауреат премии «Лидеры экономики 2010»), ГК «Санна» и др. К этой же группе докладчик отнесла компании, образованные в первой половине 90-х годов. Это уже опытные участники рынка, пережившие два кризиса в 1998-м и 2008-м годах — например, ЗАО «ГК Севертранс», лидер в области таможенного оформления.

Третья группа — это компании более молодые, которые вышли на рынок, преимущественно, после первого кризиса. Среди представителей этой группы много динамично развивающихся компаний.

Анализируя тенденции, Светлана Домнина отметила, что логистический рынок в столичном регионе практически сформировался. Поэтому важными вопросами для Гильдии на этом этапе становятся качество предоставляемых услуг и конкурентоспособность компаний. Необходимо продолжить работу по выявлению лучших практик и обмену опытом среди членов Гильдии.

Предоставление информации членам Гильдии является важной задачей. Для этого работает сайт Гильдии, ведется сотрудничество со СМИ (в частности, с газетой «Деловой партнер МТПП», журналом «Логистика»).

Продвижение на рынок услуг компаний возможно за счет участия в выставках, в том числе, безвозмездно, используя возможности Гильдии (выставка «Высокие технологии XXI века»), или участия в коллективных стендах (ТрансРоссия-2012).

Главным достижением Гильдии Светлана Домнина считает создание профессионального логистического сообщества и возможность открытого диалога всех участников рынка логистических услуг. Сила Гильдии заключается в постоянном взаимодействии с органами власти (Советом Федерации, Государственной Думой, Правительствами Москвы и области, Министерством транспорта РФ, ФТС) и общественными структурами (Международным логистическим клубом, Национальным центром логистики, Московским областным транспортным союзом).

Однако поддерживать отношения удается не со всеми властными структурами. Так, пока что не получается вести диалог с Правительством Москвы в лице Департамента транспорта. В связи с тем, что важнейшей задачей сегодня является создание эффективной логистической системы Московского региона, необходимо от имени МТПП обратиться в Департамент с предложением сотрудничества и участия в этих процессах.

Совет Гильдии считает необходимым создать мониторинговый центр для анализа ситуации на логистическом рынке (например, на базе Московской ТПП) и построить систему подготовки и переподготовки специалистов в области логистики.

Участники заседания сошлись во мнении, что логистика сегодня — это высокотехнологичный вид деятельности, требующий новейшей техники и технологий: автотранспорта, погрузочно-разгрузочного и складского оборудования, использования информационных технологий для управления цепями поставок и координации работы отдельных участников процесса, проектирования логистических систем потребителей и многого другого. По статистике более 30% всех затрат приходится на операции, связанные с продвижением товаров



от продавца к покупателю. В России только транспортные издержки превышают 22% от ВВП. Снижение транспортных издержек до конкурентного международного уровня, который оценивается в 13%, — это важная экономическая задача.

Участники мероприятия признали, что уровень логистического обслуживания не в полной мере соответствует предъявляемым требованиям. Так, большая часть складов ещё принадлежит грузополучателям, они продолжают закупать собственный транспорт, с осторожностью передают услуги логистическим компаниям. В то же время мировая практика подтверждает, что более эффективной является система товародвижения, которая опирается на профессиональные логистические компании.

Также участники заседания обсудили актуальные вопросы отрасли, связанные с работой таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана, вступлением России в ВТО и другие.

В заключение Олег Дунаев подробно рассказал о создании комитета по логистике в Торгово-промышленной палате России. Спикер выразил уверенность, что созданный в начале текущего года комитет ТПП РФ, председателем которого он был избран, будет тесно работать с Гильдией по решению важнейших задач отрасли. Участники заседания обсудили план взаимодействия Гильдии и Комитета.

### ПЛАТА ЗА ВЕСУ

ИЗ ВЫСТУПЛЕНИЯ ЛЮДМИЛЫ ЕМЕЛЬЯНЕНКО,  
ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА МОСКОВСКОГО  
ОБЛАСТНОГО ТРАНСПОРТНОГО СОЮЗА



Людмила Емельяненко поставила вопросы, которые необходимо решать совместно. Это касается ограничения движения транспортных средств по федеральным дорогам.

Приказом Федерального дорожного агентства от 24.01.2012 года № 3 «О введении временных ограничений движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения в 2012 году» поручено с 1 апреля по 25 июня 2012 года на период весенней распутицы, а затем с 20 мая по 31 августа 2012 года на период летней жары остановить магистральный автотранспорт, самосвалы и весь другой автопарк, который имеет нагрузку на ось более 3—5 тонн при следовании по федеральным дорогам.

В п. 3 приказа Управлению эксплуатации и сохранности автомобильных дорог (И.Г. Астахову) поручено обеспечить выдачу специальных разрешений на движение транспортных средств с грузом или без груза, нагрузки на ось которых превышают предельно допустимые, установленные настоящим приказом, в соответствии с законодательством Российской Федерации, регламентирующим движение тяжеловесных транспортных средств.

В связи с этим имеется ряд вопросов, на которые автоперевозчики хотели бы получить ответы:

1. Что это за федеральные дороги и что за федеральное законодательство, при котором малотоннажные по классификации автомобили с нагрузкой на ось до 3—5 тонн необходимо относить к тяжеловесным транспортным средствам, требующим специального разрешения, стоимость которого превышает провозную плату.

2. Почему вообще за плохие дороги должны дополнительно, в зависимости от времени года, платить перевозчики, владельцы груза, а затем и граждане страны.

3. Почему нет открытой информации об использовании средств, полученных за выдачу разрешений.

В настоящее время практически все современные автотранспортные средства для магистральных перевозок, выпускаемые зарубежными и отечественными производителями, а также самосвалы, имеют показатели по допустимым нагрузкам, превышающие установленные российские дорожные ограничения. Реальный ущерб (как материальный, так и моральный) от ограничений дорожных нагрузок несут перевозчики и, в конечном счете, потребители автотранспортных услуг. Вышеуказанным приказом владельцы автотранспорта, пользующиеся с 1 апреля по 25 июня 2012 года феде-

ральными дорогами, объявляются априори совершившими противоправные действия и обязанными возместить «нанесенный вред». При этом сумма «нанесенного вреда» уже установлена заранее до его нанесения. Факт «нанесения вреда» никто и никак не фиксирует и не доказывает. Он устанавливается заочно независимо от того, что ко времени предполагаемого «преступления», связанного с использованием федеральными дорогами, эта дорога может быть уже давно оттаяла, высохла и «чувствует» себя не по сезону хорошо. Т.е. сумма «нанесенного вреда» фиксируется не фактическим ущербом, а сочетанием календарного времени года и нагрузки на ось.

Стимулирующая роль платежей оказалась направленной на возврат к автомобилям общей массой до 10 тонн. На междугородних маршрутах теперь все чаще появляются колонны «ГАЗелей» и других малотоннажных машин, которые везут грузы за 1 100-1 500 км в Москву, дополняя при этом переполненные транспортные потоки на трассах и в городах.

Действующие правила получения специальных разрешений в век информационных технологий и электронных средств связи до сих пор основываются на заполнении множества бланков и их копий с подписями и печатями. Длительные сроки оформления непоставимы с мобильными возможностями автотранспорта. В целом же дорожные ограничения все больше отодвигают отрасль назад от уровня современного развития автоперевозок.

Для выхода из создавшейся ситуации предлагается следующее:

1. Вывести из разряда тяжеловесного современный, серийно выпускаемый подвижной состав для магистральных перевозок,



самосвалы и другие автомобили общей массой до 40 т и нагрузкой на ось до 11,5 т, тем самым приблизив дорожные ограничения для российских перевозчиков к уровню показателей европейских стран.

2. Кардинально изменить «Правила возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов», утвержденные Постановлением Правительства от 16.11.2009 года №934, для владельцев транспортных средств общей массой до 40 тонн и нагрузкой на ось до 11,5 тонн с целью снижения фискальной нагрузки на автотранспортный бизнес.

3. Вместо разовых платежей за «возмещение вреда» установить внесение владельцами транспортных средств налоговых платежей в бюджет на ремонт дорог по усредненным ставкам. Это позволит изъять из законодательства коррупционную составляющую. Сократятся затраты на содержание разрешительных и надзорных органов, которые будут работать с действительно тяжеловесными транспортными средствами, превышающими показатели общей массы сверх 40 тонн и нагрузки на ось свыше 11,5 тонн, в том числе требующими индивидуальных проектов маршрутов и условий передвижения.

4. Создать прозрачную систему фактического расходования средств на строительство, реконструкцию и ремонт дорог.

**МИХАИЛ ВАСИЛЬЕВ,**  
Главный редактор журнала