

Коммерсантъ Daily

^ДТ: 24.10.2006

^НР: 199

Перевозчики простаивают на границе \$100 млн в год

^ТТ:

таможня

Согласно докладу Международной организации труда, из-за задержек на границе экономика сектора международных автомобильных перевозок терпит серьезные убытки. В России ежегодный ущерб для отрасли может достигать до \$100 млн в год. Однако, как заявил вчера глава ФТС Андрей Бельянинов, "упрощать режимы" в России никто не собирается.

Доклад **МОТ** подготовлен для начавшейся вчера в Женеве встречи, посвященной проблемам европейских автоперевозчиков. Проанализировав условия труда водителей международного автотранспорта, эксперты **МОТ** пришли к выводу, что затянутость процедуры оформления виз и коррумпированность сотрудников пограничных пунктов приводит к многомиллиардным убыткам в этой сфере грузоперевозок. Одна из главных проблем -- несоблюдение сроков выдачи виз. Хотя официально время получения шенгенской визы в 2005 году составляло четыре дня, водителям приходилось ждать визы месяц и больше. "На дорогах Европы ныне действующие визовые процедуры становятся основным препятствием для водителей и нарушают их право на труд", -- считает эксперт **МОТ** по вопросам транспорта Мариос Мелетиу.

По мнению президента Ассоциации международных автоперевозчиков Юрия Сухина, в ситуации с выдачей виз профессиональным водителям речь идет и о нарушении прав человека: "Водителю выдают визу на полгода. Потом они проходят, и водитель должен простаивать, теряя деньги и время". Способом решения проблемы он считает введение аналога паспорта моряка и прекращение "приравнивания водителей к туристам". До тех пор пока в России не будет кардинально изменена система работы погранпереходов, отрасль будет терпеть многомиллионные убытки. "Международные перевозки у нас за последние 15 лет выросли в 15 раз. Пока все службы на границе будут не содействовать водителям, а только их задерживать, перевозчики будут продолжать терять около \$100 млн в год", -- уверен Юрий Сухин.

Председатель международного профсоюза профессиональных водителей Александр Котов в оценке убытков перевозчиков более осторожен: "Никто не может назвать точных цифр, потому что нет статистики". Кроме экономических потерь владельца недоставленного груза и перевозчика он указывает и на ущерб, нанесенный имиджу страны: "Ведь все это большей частью происходит на наших границах и чести нам не делает". Однако сами представители пограничной службы РФ не готовы признать свою

вину в задержках водителей на границе и, как следствие, в убытках для грузоперевозчиков. Начальник отдела центра общественных связей ФСБ Вадим Шибяев проволочки объяснил ограниченной пропускной способностью погранпунктов: "Грузопоток увеличился в последние годы в 100 раз, а многие пункты пропуска построены еще в советское время. Но строительство новых не входит в нашу компетенцию". В ФСБ считают, что пограничная служба -- далеко не единственная, которая задерживает водителя. По инициативе ведомства в правительстве уже одобрили решение оставить в пунктах пропуска только пограничную и таможенную службы, а все остальные вынести за их пределы.

Свой вариант борьбы с задержками на границе вчера предложил и глава ФТС Андрей Бельянинов. Комментируя многокилометровые очереди из грузовых автомобилей на границе с Польшей и Латвией, господин Бельянинов заявил, что часть вины лежит на самих водителях: "Перевозчики своевременно информируются о тех пробках, которые существуют на границе. При этом соседние пункты пропуска -- они свободны". Водителям, намеренно выбирающим загруженные пункты пропуска, нечего рассчитывать на ослабление контроля: глава ФТС заявил, что "упрощать режимы" никто на границе не будет. "Нас они на колени не поставят", -- пообещал Андрей Бельянинов.

Альвина Ё-Харченко