



РЕЗОНАНС

Машин по осени считают?

Валерий ВОЙТКО, руководитель профсоюза «Дальнобойщик», гл. редактор журнала «Дальнобойщик.RUS»



На осень выпало множество масштабных нововведений и «автоинициатив» наших чиновников. Их предложения, в случае принятия, могут в буквальном смысле добить автоперевозчиков... Получается, то, что не сделал кризис, готова сотворить власть...

Повышение транспортного налога; рассуждения об «обязательных» безальтернативных платных дорогах; новый технический регламент, запрещающий или ограничивающий использование грузового транспорта; рост цен на топливо – всё это выдаёт прямо-таки большевистский настрой власти: отнять и поделить. Потому что у автомобилистов вроде как осталось, что ещё отнимать... Владелец транспортного средства – ну как же! хватило средств на машину! и бензин вот заливает постоянно! и запчасти покупает! – представляется некой дойной коровой, из которой можно раз за разом беззастенчиво выжимать деньги.

Однако самих автомобилистов такая ситуация устраивает всё меньше и меньше. Возмущение вызывает желание государства тянуть, тянуть и тянуть «автомобильные» рубли, ничего взамен, в сущности, не предлагая. Кроме слов и обещаний... Про «социально ориентированную политику». Про «поддержку малого бизнеса». Про «борьбу с коррупцией». Про «безопасные дороги». Про «ответственность чиновников». Но слов-то о «счастлимом будущем» мы за последние десятилетия наслушались выше крыши. А вот реальных, ощутимых дел, увы, почти не видим... А если и увидим, то, судя по всему, нескоро...

Прошедшие в конце октября митинги автомобилистов, в которых принимали участие представители профсоюза «Дальнобойщик», показали: бесконечно испытывать долготерпение двух многочисленных социальных и профессиональных групп – автомобилистов-«легковушечников» и автоперевозчиков, уже не получится. И спастись происходящие процессы на «экстремистов», «деструктивные элементы», «опозицию» или «агентов влияния» не удастся: власть сама, собственными руками и собственными непродуманными действиями усугубляет и без того непростую ситуацию в стране...



СТРАНА

Налог на "лошадей" может быть пересмотрен

24 октября в ряде крупных городов России, в том числе в Москве, Кемерове, Санкт-Петербурге, Калининграде, Иркутске, Омске, Зеленогорске, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Владивостоке и Екатеринбурге, прошли акции протеста автомобилистов. Автовладельцы выступали против увеличения транспортного налога, принятия нового техрегламента, а также против повышения стоимости топлива.

Политика – дело гибкое

Около месяца назад, в ходе совета при полномочном представителе Президента по Северо-Западному федеральному округу, губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко призвала Госдуму в кратчайшие сроки рассмотреть законопроект об увеличении в два раза транспортного налога. Она пояснила, что если закон не будет принят до 15 ноября, то субъекты РФ просто не успеют

подготовить собственные законопроекты к 2010 году, а значит, этот вид дохода пройдёт мимо региональных бюджетов.

Однако прошло совсем немного времени, и точка зрения Матвиенко несколько изменилась. По её словам, решение о повышении федерального налога, если оно принято на федеральном уровне, городу придётся исполнять.

«Однако, – подчеркнула губернатор, – это не значит, что правительство тупо пойдёт по «верхней планке». Я хочу успокоить тех, кто работает на больших грузовиках и пассажирском транспорте. Мы не заинтересованы в максимальном повышении налога, чтобы загубить этот бизнес. Нельзя резать курицу, которая несет золотые яйца. Правительство города не пойдет ни на какие резкие шаги. Мы будем принимать решение только в диалоге с ассоциациями перевозчиков»,

– заверила глава Петербурга. Характерно, что это признание мы услышали аккурат после митингов протеста...

Госдума – «за», Совет Федерации – «против»

Повышение транспортного налога, о котором многие говорят уже как о данности, может так и не состояться. Ибо Совет Федерации выступил против такого решения (хотя закон о повышении налога уже прошёл все чтения в Государственной Думе).

«Нельзя сказать, что в настоящее время у людей активно растет зарплата. Скорее наоборот... К деньгам граждан надо относиться бережно, хотя понятно, что такое предложение [повышение налога] – это попытка повысить доходы региональных бюджетов», – отметил первый заместитель председателя комитета по промышленной политике СФ Сергей Шатилов.

АВТОДОРОГИ

Минэкономразвития мечтает о платных дорогах

Минэкономразвития предлагает сделать значительную часть федеральных трасс платными. При этом наличие бесплатной альтернативы не будет являться обязательным условием. По мнению чиновников, это поможет привлечь новые инвестиции и повысить качество дорог в стране.

С таким предложением выступили чиновники Минэкономразвития, которые пообещали в ближайшее время внести в правительство законопроект об отмене ограничений на взимание платы за проезд. Защитники автомобилистов считают инициативу Минэкономразвития политической провокацией, которая может вызвать массовые протесты и перекрытия федеральных трасс.

Закон об автомобильных дорогах предусматривает обязательное наличие альтернативной бесплатной дороги там, где планируется проложить НОВУЮ платную трассу. «От этого обязательного условия надо отказываться», – заявил замминистра экономического развития Андрей Клепач. «Мы предлагаем, чтобы механизм



платности автодорог был более гибким и не требовалось наличия альтернативных бесплатных автодорог, таким образом, можно будет ввести большую часть магистральных трасс как платные», – пояснил замминистра. Кроме того, такое нововведение должно касаться, по словам Клепача, и уже ДЕЙСТВУЮЩИХ автодорог.

В Минэкономразвития уверены, что их инициатива не вызовет негативной реакции у автомобилистов. По словам Клепача, проезд по платным дорогам не будет слишком дорогим, и гражданам не придётся отказываться от поездки по платной трассе.

«По сути, предложение Министерства экономического развития отказаться от принципа альтернативности при строительстве платных автомо-

бильных дорог нарушает статью Конституции РФ о свободе передвижения граждан, а также противоречит Закону «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в РФ», – считает председатель думского комитета по транспорту Сергей Шипкарев. – Если же Минэкономразвития уверяет, что цена проезда по платным трассам будет небольшой, то возникает вопрос: хватит ли этих денег на строительство дороги?»

И какой именно смысл вкладывается тогда руководством Минэкономразвития в понятие «не слишком большой»? Например, за проезд на авто по платной трассе Москва-Петербург планируется взимать от 2500 до 3000 рублей. То есть в ДВА раза дороже, чем за место в купе фирменного поезда...

Открытое письмо профсоюза «Дальнобойщик» Председателю Правительства РФ В.В.Путину по поводу технического регламента «О безопасности колёсных транспортных средств»

Господин
Премьер-министр!

10 сентября 2009 года Вами подписан технический регламент «О безопасности колёсных транспортных средств», который вступает в действие осенью 2010 года.

Принятие технического регламента, в котором воедино собраны и детализированы все основные требования к безопасности автомобильного транспорта, взамен нескольких десятков нормативно-правовых актов, инструкций, приказов, и порой взаимоисключающих ведомственных распоряжений – шаг, безусловно, нужный и своевременный.

Однако в ряде формулировок этот документ в очередной раз продемонстрировал качество работы и профессиональную компетенцию наших (точнее, Ваших) чиновников.

Порой при прочтении технического регламента и его приложений складывается впечатление, что специалисты, работавшие над его отдельными блоками, обладали различными степенями профессиональной компетенции, слабо представляя, что именно те или иные формулировки означают на практике.

Документ содержит технические, стилистические ошибки, недопустимые для текста, который призван обеспечить «конкретность вводимых требований и прозрачность применения» норм технического регламента.

Более того, отдельные формулировки ставят под сомнение декларируемые техническим регламентом принципы безопасности при эксплуатации автотранспортных средств.

Всё ради безопасности?

В п. 6.5 Приложения 7 техрегламент допускает «подтекание и каплепадение топлива в системе питания бензиновых и дизельных двигателей» при интенсивности не более 20 капель в минуту. То есть 19 капель бензина на асфальт – безопасная норма, а 21 капля – реальная опасность возгорания транспортного средства? А если «подтекание и каплепадение» происходит непосредственно на раскалённые детали выпускного коллектора автомобиля? 19 капель в минуту – это ещё не пожар, а 21 капля в минуту – уже беда?

При этом п. 10 Раздела 1 «Общие положения», определяет, что «Конструкция транспортного средства с учётом его категории и назначения обеспечивает:

/...../
5) пожарную безопасность».

В этом же приложении 7, в п.7.35, для спецтехники допускается каплепадение интенсивностью не более 20 капель в минуту, «масел и рабочих жидкостей из двигателя, коробки передач, бортовых редукторов, заднего моста, сцепления, аккумуляторной батареи, систем охлаждения и кондиционирования воздуха и дополнительно устанавливаемых на транспортных средствах гидравлических устройств».

Появление такого рода «ослаблений» и «допусков» выглядит как минимум нелогичным и безграмотным, так как в существующем на сегодняшний день «Перечне неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств» чётко и недвусмысленно указано – эксплуата-

ция транспортных средств ЗАПРЕЩЕНА в случаях, когда:

6.2 Нарушена герметичность системы питания.

7.13 Нарушена герметичность уплотнителей и соединений двигателя, коробки передач, бортовых редукторов, заднего моста, сцепления, аккумуляторной батареи, систем охлаждения и кондиционирования воздуха и дополнительно устанавливаемых на транспортное средство гидравлических устройств.

Приведём ещё несколько явных упущений технического регламента.

Ряд современных моделей автомобилей, в том числе и грузовых, оборудованы так называемыми цифровыми приборными панелями, где показания работы автомобиля, в том числе и скорость его движения, выводятся на приборную доску не в виде шкалы и стрелки, а яркими крупными, легко читаемыми цифрами жидкокристаллического экрана. Однако п. 2.6.2 приложения 5 определяет, что «шкала спидометра должна быть проградуирована в километрах в час с равномерными интервалами». Разработчики документа явно отстают от реалий технического прогресса в автомобилестроении...



П. 2.2.2 того же Приложения 5 определяет, что «самопроизвольный поворот рулевого колеса с усилителем рулевого управления от нейтрального положения при работающем двигателе не допускается». Опять же, технический прогресс в автомобилестроении сделал возможной такую функцию, как «автоматическая парковка», когда, например, легковой автомобиль, управляемый бортовым компьютером, самостоятельно, ориентируясь на показания датчиков, производит необходимые для парковки манёвры без участия водителя, то есть, в терминах разработчиков техрегламента, «самопроизвольно».

Более того, на ряде моделей грузовых автомобилей, в целях повышения активной безопасности, бортовой компьютер, сопряжённый с датчиками и рулевым колесом, «подруливает» автопоезд, когда тот приближается либо к осевой линии, либо к линии, обозначающей край проезжей части, не допуская, таким образом, выезда на «встречку» или в кювет, предотвращая аварию...

П. 2.3.4.4. Приложения 5 в части требования к шинам и колёсам не допускает установки на одну ось транспортного средства «шин разных размеров, конструкций (радиальной, диагональной, камерной, бескамерной), моделей, с разными рисунками протектора, морозостойких и неморозостойких, новых и восстановленных, новых и с углубленным рисунком протектора».

Вместе с тем многие модели легковых автомобилей импортного производства комплектуются заводом-изготовителем

так называемой «подкаткой» вместо полноразмерного запасного колеса.

Общественные организации автомобилистов и автотранспортников, обсуждая технический регламент, собрали внушительную коллекцию подобных фактов. Уверены, информация об этих и многих других нечётких (либо откровенно непрофессиональных) формулировках, подтверждающих «качество» работы составителей технического регламента, уже доведена до Вашего сведения, и станет предметом объективного разбора.

Габариты – под «Европу»?

Нас же, автотранспортников, в первую очередь затрагивают принципиальные положения, изложенные в Приложении 4 указанного технического регламента, определяющего габаритные и весовые ограничения, действующие в отношении транспортных средств.

Максимальная длина, как сказано в п. 1.1, не должна превышать:

- автопоезда в составе автомобиля-тягача категории N и полуприцепа - 16,5 м;

- автопоезда в составе автомобиля-тягача категории M или N и прицепа категории O, а также сочленённого транспортного средства категории M3 - 18,75 м.

Как нам представляется, данные формулировки являются компиляцией европейских рекомендаций, лежащих в основе Директивы ЕС 96/53, определяющей предел длины седельного автопоезда в 16,5 метра.

В это же самое время российские требования к габаритным параметрам транспортных средств, зафиксированные в Правилах дорожного движения и в «Инструкции по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов», определяют, что допускается свободная эксплуатация сочленённых транспортных средств (тягач+полуприцеп, тягач+прицеп), не требующих получения специального разрешения, длиной до 20 метров.

В последние десятилетия на территории РФ беспрепятственно ввозились, ставились на учёт, проходили технический осмотр, эксплуатировались транспортные средства, отвечающие российским требованиям к длине транспортных средств. Этим же требованиям (длина автопоезда до 20-ти метров) соответствуют серийно производимые на территории России и Белоруссии большегрузные транспортные средства: КамАЗ, МАЗ, Урал, продукция совместного предприятия «Ивеко-Уралаз» и др., многочисленные прицепы и полуприцепы российского и белорусского производства.



«Суверенные» реалии российских автоперевозок

Уважаемый Владимир Владимирович! Некоторое время назад Вашими помощниками был введён и широко использовался термин «суверенная демократия», то есть демократия, опирающаяся на реалии конкретного общества, конкретного социума, на опыт конкретных социально-экономических отношений.

Так вот, что касается принципов организации автомобильных перевозок, то российские условия тоже во многом «суверенны» по отношению к Европе.

Соображения «экономии пространства» в Центральной Европе вынудили общество и производителей в 80-90 годы прошлого века ограничивать длину европейских большегрузных транспортных средств.



За исключением автобанов, дороги здесь действительно узкие, городские улицы, застроенные несколько веков назад, тесные. Подавляющее количество маршрутов автомобильных грузоперевозок в густонаселённой Европе – это плечо в 300-700 километров, маршруты в 1000-1200 километров считаются почти «трансконтинентальными» и потому редкими. Конструкция европейских грузовиков, их габаритные параметры, как и вся транспортная инфраструктура, формируются исходя именно из этих установок.

При этом, кстати, в Скандинавии, где условия жизни, распределение производственных мощностей, инфраструктура экономики существенно отличаются от центральноевропейских, именно для обеспечения потребностей экономики разрешённая длина автопоездов достигает 24-х метров.

Принятый технический регламент, ориентированный на европейские нормы, ограничивает свободную эксплуатацию на территории Российской Федерации нескольких типов и моделей автотранспортных средств, работающих в составе автопоездов.

Первое, на что обратили внимание автоперевозчики – тот факт, что технический регламент, ограничивая длину автопоездов под «европейские» нормы, напрямую затрагивает интересы автотранспортников, эксплуатирующих тягачи капотной компоновки.

За последние года в Россию было ввезено и эксплуатируется около 30000 единиц большегрузных капотных тягачей, как американских, так и европейских марок, не имеющих аналогов среди продукции отечественного автопрома.

Причина популярности американских тягачей – их надёжность, безопасность, простота обслуживания и ремонтпригодность, высокий комфорт на маршрутах протяжённостью в несколько тысяч километров, которые для наших автоперевозчиков являются вполне обычными.

Именно в силу своих геометрических размеров (длинная база, колёсная формула 6х4) они гораздо более устойчивы, предсказуемы, и следовательно, более безопасны при движении на заснеженных дорогах Урала, Сибири, Дальнего Востока, на северных трассах, да и на автодорогах Центральной России.

В отсутствие необходимого количества объектов дорожного сервиса вместительная кабина американского тягача становится местом полноценного отдыха водителя, что, согласитесь, также является одним из слагаемых той самой безопасности дорожного движения.

В комбинации с полуприцепом (импортного или российского производства) практически все эти тягачи выводятся из свободной эксплуатации.

По статистике, собранной, например, членами профсоюза «Дальнбойщик» в Иркутской области, средняя длина седельных автопоездов, рассчитанная на автопарк совокупной численностью в полторы сотни автопоездов, составляет 17,5-17,9 м, наиболее частая средняя длина – 18,5 м. При этом «американские» тягачи составляют не менее 70% автопарка, выполняющего регулярные грузоперевозки в регионе.

Вместе с тем мы считаем, что ограничение длины автопоезда, прописанное в Техническом регламенте, выходит далеко за рамки использования только «американской» техники, имеющей, как и любая другая техника, свои плюсы и минусы, обусловленные конкретными условиями эксплуатации и той транспортной задачей, которая, в свою очередь, диктуется потребностями экономики.

Отечественный автопром – тоже под нож?

Под ограничения Приложения 4 технического регламента попадают сотни тысяч отечественных грузовиков, выпускаемых серийно, для массового потребителя.

Наверное, составители технического регламента сильно удивятся, когда узнают, что, например, под «укорачивание» попадает практически весь парк зерновозов наших аграриев (фото внизу).

Зерновоз КамАЗ-65117 с колёсной формулой 6х4 в комбинации с прицепом СЗАП-8305 превышает обозначенную длину в 18,75 метра. Зерновозы – это, как правило, достаточно «свежая» техника, приобретаемая, кстати, сельхозпроизводителями в кредит, на деньги, выделяемые в рамках целевых

региональных программ по поддержке сельского хозяйства.

Широко распространённая и используемая на всей территории России – от Черноземья до Магадана, – комбинация КамАЗ-53212 + прицеп также превышает длину 18,75 метра. Седельный тягач КамАЗ различных модификаций с колёсной формулой 6х4 с отечественным полуприцепом НЕФАЗ имеет длину 17,4 метра. Это же относится к «братским» МАЗам из Белоруссии – тягачам, прицепах и полуприцепах.

Многие европейские тягачи с колёсной формулой 4х2 и 6х4, и стандартным полуприцепом длиной 13,6 метра (это и тентованные полуприцепы, и рефрижераторы, и цистерны для перевозки жидких грузов) на 10-15 сантиметров превышают параметры, прописанные в техническом регламенте. В ряде случаев существует техническая возможность передвинуть седло седельно-сцепного устройства для уменьшения общей длины автопоезда, но такие манипуляции приводят, как правило, к смещению развесовки (осевых нагрузок) тягача и полуприцепа. Это негативно сказывается на управляемости автопоезда, и, соответственно, на безопасности дорожного движения.

Таким образом, «европейские» нормы прямо и непосредственно касаются владельцев и водителей уже сотен тысяч единиц большегрузного транспорта отечественного и импортного производства. Причём речь идёт не об отживающем свой век «автохламе», а о вполне современной автотехнике, выпущенной и/или ввезённой в Россию в последние несколько лет, когда наблюдалось существенное (до 8-12% в год) увеличение объёмов автомобильных грузоперевозок.

Ради чего «укорачивать»?

Сложившаяся за многие годы практика автомобильных перевозок в России де-факто продемонстрировала эффективность и востребованность использования автопоездов длиной до 20-ти метров при стандартной, штатной перевозке продуктов, товаров народного потребления, технологического оборудования, строительных конструкций и материалов и т.п.

При этом нет никаких научных, статистических данных, показывающих и доказывающих, что автопоезд длиной 16,5 метра на столько-то процентов «безопаснее», чем автопоезд длиной, например, 17,4 метра. А неподкреплённые такими данными цифры технического регламента выглядят, как минимум, надуманными и необоснованными. И заставляют предположить, что речь идёт всё-таки не о безопасности дорожного движения, а о лоббировании интересов тех или иных производителей автомобильной техники.

Единственный довод, который нам довелось услышать – «длинным» автопоездам сложно маневрировать в городе, при подъездах к терминалам. Довод, с нашей точки зрения, не выдерживает серьёзной критики. Это вопрос не к БДД и габаритным параметрам транспортных средств, а к организации автомобильных перевозок! По мнению абсолютного большинства автотранспортников, системообразующие товарораспределительные терминалы вообще не должны находиться в городах! Что, собственно,



но говоря, мы сегодня и наблюдаем: логистические центры, склады, терминалы повсеместно выводятся за пределы городов, в промзонах на местах пустырей обустриваются асфальтированные стоянки. Процесс идёт, и идёт достаточно активно. И у водителей большегрузного транспорта исчезает необходимость «протискиваться» по городским улицам, и без того забитым легковым транспортом. А развоз товаров потребителям с таких терминалов производится мало- и среднетоннажным транспортом...

Формулировки Приложения 4 Технического регламента, представляющее собой ничем не оправданную «кальку» с европейских норм, не учитывают, а вернее, игнорируют опыт ещё советской отраслевой науки, доказавшей экономическую целесообразность использования многозвенных автопоездов именно увеличенной длины, но никак не уменьшенной относительно существующих 20-метров...

По тексту, транспортное средство (шасси), считается не соответствующим требованиям настоящего технического регламента, если хотя бы одна характеристика указанного транспортного средства (хотя бы один его компонент), в отношении которой установлены требования, не соответствует этим требованиям.

Это означает либо прямой запрет на эксплуатацию, либо, в случае с требованиями по габаритным параметрам автопоездов – обременение автоперевозчиков ничем, в сущности, не обоснованными требованиями к оформлению специальных разрешений для эксплуатации автопоездов, работавших до этого на абсолютно законных основаниях.

Бюрократические процедуры получения подобных разрешений и сегодня являются серьёзным тормозом и несут в себе колоссальный коррупционный потенциал при официальном оформлении не такого уж и большого количества перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов. **Необходимость получения таких разрешений ещё для сотен тысяч автоперевозок неизбежно приведёт к усложнению получения этих разрешений, к новому витку коррупции среди чиновников, выдающих эти «разрешения». И, как следствие**

– к уходу из бизнеса автоперевозок, либо к разорению, многих владельцев транспортных средств, уже сейчас работающих на грани рентабельности. Соответственно, будет происходить сокращение количества рабочих мест для водителей-профессионалов.

С вступлением в действие технического регламента профсоюз «Дальнбойщик» вполне объективно и обоснованно прогнозирует всплеск социального возмущения значительной части автоперевозчиков.

Крах их бизнеса будет обусловлен не «предпринимательскими рисками», и не «рыночной конъюнктурой», а непродуманными формулировками и нормами, вошедшими в технический регламент, подготовленный далёкими от практики автоперевозок чиновниками.

Причём, мало кто будет разбираться в иерархических схемах подготовки и прохождения по «этажам власти» данного регламента. **Степень некомпетентности сотрудников министерств и ведомств, причастных к разработке Приложения 4 технического регламента, уже сейчас надёжно прикрыта подписью Председателя Правительства Российской Федерации В.В.Путина, то есть Вашей подписью.**

За рамками нашего обращения к Вам, Владимир Владимирович, осталось немало принципиальных проблем и вопросов, возникающих после прочтения подписанного Вами документа.

Считаем, что и приведённых выше аргументов достаточно для вывода о необходимости серьёзнейшей корректировки Приложения 4 технического регламента «О безопасности колёсных транспортных средств» до вступления его в силу, и приведения положений технического регламента в соответствие как с действующим законодательством, так и с реалиями деятельности российских автоперевозчиков. И корректировка эта должна проходить не кулуарно, как это происходило до сих пор, а с привлечением максимально широкого круга автотранспортников-практиков, отраслевой науки, общественных организаций.

Руководитель межрегионального профсоюза «Дальнбойщик» В.Е.ВОЙТКО



“Работать, как прежде, рассчитывая на “авось”, уже не получится...”

Николай КОРОТКОВ, руководитель некоммерческого партнёрства автоперевозчиков «Поволжье»

Многие задаются вопросом – чего нам ждать в будущем? Работать, как раньше, уже не получится: государство, похоже, решительно взялось «наводить порядок» в автомобильном бизнесе, и вкалывать как прежде, рассчитывая на «авось» – не получится. При этом, честно говоря, по собственным ощущениям понятно: наступает время работать по правилам, соблюдая требования закона и здравого смысла.

Рынка автоперевозок как такового нет, его надо строить почти заново. Правительство со всех сторон закручивает гайки, не скрывая того, что к этому его подтолкнуло возросшее количество тяжких ДТП с участием неисправных грузовиков, по вине заснувших водителей и т. п. И это понятно...

Но нельзя же действовать по принципу: «Лес рубят – щепки летят». Ведь не все поголовно перевозчики ездят на старых машинах, гоняют по 1000 км в сутки, грузят по 30 тонн в машины, выбрасывают старые шины на обочину, сливают отработанное масло в землю и т. д. Как быть тем, кто и сейчас работает добросовестно и старается соблюдать правила игры, предложенные государством? Как отделить «честных» от «нечистых»?

Автоперевозчиков много, и в то же время мы раздроблены. Не можем постоять за себя, лоббировать те или иные наши ОБЩИЕ интересы, отменять или вносить существенные поправки в законопроекты.

Мы все (вернее, практически все), считаем деньги в чужих карманах, ждём, пока наши конкуренты не смогут выплачивать кредиты, лизинги, серьёзно сломается машина, и, о счастье! – конкурент уйдёт с этого рынка. Многие ждут и надеются, что если станет меньше конкурентов, им станет жить легче. А не задумывались ли вы, что при принятии определенных законов с рынка уйдете вы?

По моему убеждению, при уменьшении количества конкурентов будут развиваться в первую очередь крупные игроки рынка. И если нам оставить всё, как есть сейчас, то сохраним ли мы свой бизнес? Тот, который «малый» и «средний»? Что мы видим сегодня? При подготовке законов и нормативно-правовых актов повторяется ситуация с тем же техрегламентом, после прочтения которого осталось стойкое ощущение, что он написан либо людьми, очень далекими от реальности, либо ради меркантильных интересов кучки заинтересованных чиновников.

Для того, что бы наши предложения были услышаны, необходимо озвучивать их от имени сильных и многочисленных общественных организаций перевозчиков, будь то профсоюзы или некоммерческие партнерства.

Мы давно пришли к уверенности, что нужны разного рода объединения предпринимателей. Коммерческие – для оптимизации бизнес-процесса, и некоммерческие – для донесения своих мыслей, своих предложений до законодательной и исполнительной власти.

Мы в «Поволжье» начали потихоньку решать эти проблемы, и будем продолжать это делать, так как понимаем, что кто-то должен заниматься и этим, тратя свое личное время и деньги. Иначе мы просто выйдем как мелкие перевозчики.

Нужно, чтобы власти нас услышали и пошли на диалог. С этой целью наше НП «Поволжье» подписало Соглашение о взаимодействии с Самарской Губернской Думой, согласно которому мы становимся членом Общественного Совета некоммерческих организаций, **которые принимают участие в разработке и обсуждении законопроектов Самарской области.** Мы считаем подписание этого Соглашения важным шагом в деле развития нашего диалога

с региональными властями, который нам необходим для того, чтобы иметь возможность получать оперативную информацию из первых рук по вопросам законотворческой деятельности.

Мы уже отправили письмо в Областную Думу с предложением провести Круглый стол по насущным проблемам региональных автоперевозчиков. Подробнее этот вопрос мы будем освещать в следующих номерах газеты. Также хотелось узнать мнение предпринимателей, имеющих коммерческий транспорт и занимающихся перевозками. Какие проблемы их волнуют больше всего? Мы предварительно определились с приоритетными проблемами автоперевозчиков в Самаре, давайте подключайтесь к работе и вы!

Приходите к нам в офис по четвергам, в 18.00, хотя бы просто пообщаться. Возможно, вы увидите в нас единомышленников. Нет времени прийти – звоните, пишите на электронную почту, оставляйте сообщения на форуме сайта НП «Поволжье» с вопросами, которые вы бы хотели задать представителям Самарской Губернской Думы, налоговой инспекции, Комитета по транспорту, ГИБДД, Торгово-промышленной палаты Самарской области.

Мы объединились, а вы? Как ВЫ будете работать в условиях постоянно меняющихся правил игры?

Вы думаете: пусть они там что-то делают, а мы посмотрим, что получится. Вступить, типа, всегда успеем... Но в этом случае получается замкнутый круг. Мы могли бы сделать больше, и представлять из себя более внушительную организацию, если нас будет много. А пока ВЫ стоите в стороне и ждете, что у нас получится... Боюсь, опоздаете...

Кто-то должен сделать шаг. Мы его уже сделали. Дело за вами...

Сайт НП «Поволжье» www.auto63.ru

Просроченный полис ОСАГО

Из звонка в службу юридической помощи и поддержки профсоюза «Дальнобойщик»:

–...пост на 777 км автодороги М5 Урал, Пензенская область, ближайший город Кузнецк. ИДПС лейтенант милиции Оженькин или Гоженкин (звучит, во всяком случае, как-то так). Просроченная ОСАГО на полуприцеп-рефрижератор. Штраф в размере 500-800 рэ по статье 12.37 КоАП платить готовы, но изначально шёл «развод» на 5000 рублей инспекторам. После отказа платить взятку – оформляют изъятие номерного знака, штрафстоянка и прочие «страшилки». За время, пока машина стояла на посту, водитель в ближайшем населённом пункте оформил полис ОСАГО. Но машину не отпускают, пугают, что протокол и акт о снятии госномера вышлют по месту жительства, в Бурятию, и тогда-то, мол, набегаетесь... Как выходить из ситуации?

Юрий ШОЛЯКОВ, профсоюз «Дальнобойщик»:

Разберёмся по порядку. Единственное, что нам понадобится – раскрыть Кодекс административных правонарушений, статья 27.13. **Задержание транспортного средства, запрещение его эксплуатации. «При нарушениях правил эксплуатации транспортного средства и управления транспортным средством, предусмотренных статьями 8.23, 9.3, частью 2 статьи 12.1, статьей 12.4, частями 2, 6 статьи 12.5, частью 2 статьи 12.37 настоящего Кодекса, запрещается эксплуатация транспортного средства, при этом государственные регистрационные знаки подлежат снятию до устранения причины запрещения эксплуатации транспортного средства».**

Внимательно смотрим на часть 2 статьи 12.37.

Статья 12.37. Несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: «Неисполнение владельцем транспортного средства установленной федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности, а равно управление транспортным средством, если такое обязательное страхование заведомо отсутствует, влечёт наложение административного штрафа в размере от пятисот до восьмисот рублей».

Страховать т/с по ОСАГО это и есть обязанность владельца. Если машина не застрахована (или страховка закончилась, а новый договор не заключён), то однозначно – 12.37 со штрафами и снятием номеров.

Но! В этой же ст. 27.13 читаем: «...государственные регистрационные знаки подлежат снятию **до устранения причины запрещения эксплуатации транспортного средства**». Значит, при предоставлении нового договора ОСАГО номерные знаки должны быть возвращены.

При этом звонок в профсоюз стал ещё одним поводом напомнить уважаемым коллегам: неприятностей, связанных с потерей времени, нервов и денег, проще избежать! Не забывайте тщательно проверять срок действия документов, необходимых Вам в рейсе! Просроченная доверенность, полис ОСАГО, водительское удостоверение – это свидетельство, как минимум, невнимательности владельцев транспортных средств, их водителей.

КРИМИНАЛ НА ТРАССЕ

Грабители пошли под суд

Прокуратура Башкирии утвердила обвинительное заключение по уголовному делу в отношении пятерых участников организованной группы лиц, созданной для совершения нападений на граждан и хищения их имущества на автодорогах республики. Руководил группой 33-летний мужчина, временно проживавший в Уфе. Как сообщили в прокуратуре, они обвиняются по ч. 2 ст. 162 УК РФ (разбой, совершенный группой лиц по предварительному сговору, а равно с применением оружия или предметов, используемых в качестве оружия). Члены организованной группы были задержаны в марте 2009 г. Материалы уголовного дела направлены в суд для рассмотрения по существу.

Установлено, что в середине марта 2009 г. на 1213-м км автодороги Москва – Уфа возле с. Лаяшты Илишевского района Башкирии члены группы с целью хищения чужого имущества, используя форменное обмундирование сотрудников ДПС ГИБДД, остановили автомашину КамАЗ. Злоумышленники напали на находившихся в автомашине водителя и двух пассажиров, похитили у них сотовый телефон стоимостью 2 тыс. 250 руб. и деньги в сумме 800 тыс. руб. Одному из обвиняемых, жителю г. Челябинска, инкриминируется совершение преступления по ч. 3 ст. 162 УК РФ (разбой, совершенный с незаконным проникновением в жилище, помещение либо иное хранилище, или в крупном размере). Преступление было совершено в середине ноября 2008 г. на автодороге Москва–Уфа возле с. Верхнеяркеево Илишевского района Башкирии. Вместе с неустановленными следствием лицами он совершил аналогичное преступление в отношении водителя и пассажира автомашины Mercedes-Benz, похитив у них денежные средства в сумме свыше 320 тыс. руб. и сотовый телефон стоимостью 8 тыс. 780 руб.

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ		
участники Некоммерческого Партнёрства перевозчиков «ПОВОЛЖЬЕ»		
ИП Григорович	Григорович Сергей Васильевич (846)275-08-18; т/ф 266-25-02 boroda63rus@rambler.ru	До 20 т борт 13 м тент 82 м³
ИП Кабанкова	ИП Кабанкова Любовь Владимировна 8-9272-60-82-18, 8-9272-60-89-60	2 а/м термо 82 куб.м, 2 а/м штора 96 куб.м
ИП Королёв	Королёв Александр Николаевич 8-927-602-27-22	а/м «Бычок» 3,5 тонны 16 м³
ИП Коротков	Коротков Николай Владимирович 8-927-209-93-74; nikvk63rus@yandex.ru	от 3 до 20 т
ИП Краснов	Краснов Виктор Александрович 8-917-946-49-78; т/ф (846)268-48-52 evg98@samtel.ru	а/м «Фредлайнер» 13,6 х 2,65 м 92 м³ тент/штора любая
ИП Кудряшов	Кудряшов Валерий Дмитриевич 8-927-901-51-67	а/м «МАЗ «Зубрёнок» 6 т 30 м³
ИП Мёдов	Мёдов Андрей Владимирович 8-927-206-14-24	а/м «Мерседес» 8 т 45м³ тент а/м «ГАЗ» 5т 22м³ тент
ИП Николаев	Николаев Владимир Николаевич 8-960-810-20-45	До 20 т 90 м³ тент/штора любая
ИП Солдаткин	Солдаткин Валериан Вениаминович 8-927-717-68-43	а/м «КАМАЗ» борт 13 м; 20 т, борт 9 м; 20 т

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Тормоза не откажут на спуске? На подъём не заглохнет мотор?

всё чаще причиной ДТП становятся технические неисправности большегрузного транспорта



...Возвращаясь из очередной командировки, на Жигулевском серпантине вижу, как «Вольво» с «семьдесят четвертыми» номерами застыла колёсами в небо. В кювете...

— Вроде как тормоза на прицепе заклинило, — объясняют мне картину произошедшего водители, приехавшие «выручать груз» и земляка.

В ГАИ по поводу этой аварии уверили, что обошлось без пострадавших, «даже оформлять не стали», но...

— Ничего удивительного! Вы знаете, сколько у нас таких! — машет рукой знакомый руководитель крупного сервисного центра. — Приедут, просят: «Денег нет, а ехать надо! Вы мне пока с одной стороны подклепайте, подшаманьте, я на Урал сгоняю быстренько, за рейс заплатят, доделаем...»

Народная мудрость: «Где тонко — там и рвётся». Так оно и есть. Через неделю после этого ДТП читаю гаишную сводку.

«На 966 км М5 в Жигулевске 53-летний водитель (36 лет стажа), управляя а/м «INTERNATIONAL9800», п/прицеп «SCHMITZ-ST27SFC», двигался со стороны г.Сызрань в сторону г.Тольятти. В пути следования не выбрал безопасную скорость движения, в результате чего совершил столкновение с движущимся в попутном направлении а/м ВАЗ 11113. Продолжив движение, допустил столкновение с а/м ВАЗ 21043, с а/м «ДэйДив DD1023SY», с а/м ВАЗ 21099 и с пассажирским автобусом «Богдан 09202», который от столкновения опрокинулся на правый бок и продолжил движение по своей полосе. «INTERNATIONAL9800» съехал на правую обочину, где допустил наезд на световую опору и опрокинулся на левый бок. Встречный а/м «Шевролет Ланос» во избежание ДТП допустил съезд на правый движения кювет.»

Как сообщили в УГАДН, в результате ДТП пострадали 22 человека. На месте ДТП никто не погиб, но тяжелораненные были, а сам водитель грузовика скончался через несколько дней в больнице, не приходя в сознание. «Предварительная причина ДТП — отказ тормозной системы грузовой автомашины при движении на спуске», — говорится в сообщениях СМИ.

Случайность — скрытая закономерность? Проходит две недели, и сама становлюсь участником ДТП.

Самара, оживленный городской трафик. МАЗ, гружённый бетонными световыми опорами, не успевает затормозить под горку перед светофором, и — шмяк! — совершает наезд на нашу редакционную машинку... На сухом асфальте вижу только тормозной след от колес тягача, под телегой — чисто... Долго подбираю слова, прежде чем обратиться к водителю:

— У тебя прицеп... без тормозов, что-ли?

— Откуда я знаю... не рассчитал... это вообще не моя машина, только сел за неё! — начинает оправдываться водитель.

Подъехавший на оформление инспектор просто в негодовании:

— Ведь такой бандурой управляет! Не хватало, чтоб тут ещё в лепешку всех передалило...

«Как в Воронеже... «Ланос» под КАМАЗом», — от воспоминаний делается не по себе... Отделалась, что называется, лёгким испугом.

Звоню в ООО «БИК-СТАР», руководству компании виновника:

— Я не эксперт, и не берусь оценивать профессионализм ваших водителей и техническое состояние автопарка, но очень прошу разобраться в причинах произошедшего и провести профилактическую работу по недопущению впредь подобных ситуаций... Ведь страшно подумать: а если бы был гололед — что могла натворить ваша машина в городе?

Действительно — ЧТО?



Первая помощь пострадавшим в ДТП:



новый закон должен определить, «должны» или «могут» водители оказывать первую помощь пострадавшим

Татьяна ВАСИЛЬЕВА, Президент НП по защите прав и законных интересов в сфере БДД «САМАРА.63», член комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Администрации г.о.Самара

«23 октября Госдума рассматривает во втором чтении законопроект, уточняющий понятие первой помощи» — информирует нас официальный сайт законодателей.

«Важнейшей частью законопроекта является новое понятие «первой помощи», которое мы вносим в Основы законодательства Российской Федерации об охране здоровья граждан...», — пояснила суть изменений председатель Комитета по охране здоровья Ольга Борзова. Непосредственно на месте ДТП или на пути в больницу погибает более половины из умерших от последствий аварий, многих можно было бы спасти при соответствующей подготовке участников дорожного движения. По словам Ольги Борзовой, «в последующие годы мероприятия по совершенствованию организации медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях будут продолжены».

Ну ладно, и на этом спасибо... Не будем, как это обычно заведено, ворчать по поводу «неповоротливости государственной машины», «урезания бюджетов целевых программ» и т.д. и т.п. Когда-нибудь сдвинется с места гора: и нормативную базу в порядок приведут, и качество обучения всех водителей приемам оказания первой помощи пострадавшим будет на высоте, и соответствующие материально-технические ресурсы под это выделят (или заставят выделять — не суть важно).

Сейчас немного о другом: а нам-то самим это надо?

С большим удивлением читала заметку на одном из интернет-форумов, в которой автор призывал всячески сопротивляться и протестовать введению обязательного медицинского ликбеза для водителей. Нечего, мол, переключивать обязанность оказывать медицинскую помощь на неграмотных водителей. Да и вообще: человек — устройство сложное, лучше руками не трогать...

Действительно, если обратиться к вышеназванному источнику, то в тексте законопроекта № 143680-5, подготовленного ко второму чтению, можно прочесть следующее: «Статья 19¹... Первая помощь оказывается гражданам Российской Федерации и иным лицам, находящимся на её территории, до оказания медицинской помощи при несчастных случаях, травмах, отравлениях и других состояниях и заболеваниях, угрожающих их жизни и здоровью, лицами, обязанными её оказывать по закону или по специальному правилу и имеющими соответствующую

подготовку (сотрудниками органов внутренних дел Российской Федерации, сотрудниками, военнослужащими и работниками Государственной противопожарной службы, спасателями аварийно-спасательных формирований и аварийно-спасательных служб, водителями транспортных средств и другими лицами)».

И далее: «Примерные программы учебного курса, предмета, дисциплины по оказанию первой помощи, а также перечень мероприятий по оказанию первой помощи разрабатываются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим нормативно-правовое регулирование в сфере здравоохранения».

Объясню, как я это понимаю, по порядку, руководствуясь элементарным здравым смыслом.

Во-первых, скорее всего, идёт путаница понятий. Обязательное обучение ВОЗМОЖНОСТИ оказывать первую помощь, не есть наложение ОБЯЗАННОСТИ её оказывать. Не являешься тем самым «лицом, обязанным...» — проходи мимо, товарищ дорогой... Только «112» не поленились набрать с мобильного и спите спокойно.

Во-вторых, надеюсь, если и вменяют по новым нормативам водителям обязанность оказывать первую помощь, то уж за рамки ныне действующего п. 2.5 ПДД объём мероприятий не выйдёт...

Кстати, как там сейчас написано? «При дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан: ...принять возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим, вызвать «Скорую медицинскую помощь...»

И вот как раз-то термины «доврачебная медицинская помощь» и просто «доврачебная помощь» неприменимы для обозначения помощи, оказываемой на месте происшествия лицами, не имеющими медицинского образования — так утверждают специалисты.

В-третьих: на «Курсах по

оказанию первой помощи пострадавшим в ДТП», на которых я обучалась, нам, в первую очередь, рассказывали чего НЕ НАДО делать, тот самый «poli posere!» — «не навреди!» Иными словами, неподготовленный человек по незнанию может натворить больше бед, чем тот, кто чётко знает границы своих возможностей.

Опубликованный Минздравсоцразвития РФ состав новой автомобильной аптечки, также, на мой взгляд, свидетельствует о том, что никаких особо сложных манипуляций гражданскому населению без медобразования «в обязательку» не поставят. Перечень включает в себя минимум необходимого: перевязку, ножницы, жгут, перчатки, устройство для проведения искусственного дыхания.

Теперь остается пожелать законодателям найти в таком деликатном вопросе разумный баланс: между обязательностью качественного обучения водителей основам первой помощи и установлением перечня мероприятий, обязательных «для массового применения», в тех границах, в которых они будут приносить пользу, а не превратятся в «оружие массового поражения».

Ну а «противникам вообще» (как обязательного, так и добровольного) повышения медицинской грамотности населения: а как же вы хотели?

Из основ: «Все действия человека и все компоненты среды обитания, прежде всего технические средства и технологии, кроме прочих позитивных свойств и результатов обладают способностью генерировать опасные и вредные факторы». Не впадая в банальность: современный мир таков, что минимальные навыки из серии «мойте руки перед едой» уже не спасают.

И ещё один аргумент. Есть такие понятия — «самопомощь» и «взаимопомощь». Знания об устройстве собственного организма и простейших способах спасения себя, любимого, пригодятся даже закоренелому эгоисту...



“Я – просто водитель... И меня это устраивает!..”



«Я всю жизнь водителем работаю!», – в голосе Валерия Кудряшова, профессионального водителя 1-го класса, – прямо-таки чувствуется и заслуженная гордость (34 года стажа за спиной!), и спокойствие, и редко встречающееся сегодня умиротворение... и довольная улыбка.

«Вы в полной гармонии с окружающим миром!» – невольно проникаешь хорошим настроением собеседника. «А что же? У меня всё есть и всё меня устраивает!»

Когда 18-летнему Валере в военкомате предложили пойти в десантные войска,

он отказался, сделав выбор в пользу своей профессии: к тому времени он уже работал автослесарем.

Получив направление на курсы ДОСААФ и освоив профессию водителя, в далеком 75-м отправился служить. «Как пятьсот километров марш прошли, так машину дали – одна рама и кабина», – вспоминает Валерий. – Собрал своего «Газона» и два года на нём в батальоне проездил, там же и на второй класс сдал».

Отслужил «как надо» и вернулся в свой гараж: в КГТП-3 одна из четырех колонн состояла из давно исчез-

нувших с наших улиц молоковозов.

«Хорошо было: 220-230 рублей зарплата, директорские премии... переработки, конечно, как и везде, впрочем. Молоко возить – без сна, без отдыха, без выходных... Зато отгулы, когда нужно брали...»

Через полтора года, уже водитель-профессионал 1-го класса, Кудряшов перешёл в геологоразведку: возил буровое оборудование.

– Романтика была? Геологи всё-таки?

– Да какая романтика? Ну, летом... ещё ничего... а зимой? Геофизическая партия на выезде, в глуши... Хоро-

шо, если рядом какая деревня... Поселят у какой-нибудь бабки – вот и вся романтика! – смеётся Кудряшов.

Переехав с семьей в Дубовый Умёт, одиннадцать лет проработал на совсем уж «специальных» грузах: в советские времена падший скот собирали по деревням и сдавали в «ВетСанУтильСырьё».

«Гаишник, бывало, остановит: «Чего везешь?» «Дохлятину!» «Какую такую дохлятину? Походи, спёр что-то в колхозе? Показывай!» Ну, таким «неверующим» кузов открывали в охотку – на, нюхай!»

Потом, в 90-е, с распадом всего и вся, «ветеринарно-санитарные» услуги оказались никому не нужны...

Перешёл на самосвал в коммунальном хозяйстве: трубы, песок, навоз... Хозяйство, одним словом...

Затем и на автобус в лесничестве: «Детей возил в школу, рабочих по лесу развозил, и даже на заготовку веников отправляли... Автобус обязательно ставили в теплый гараж – а как же? Ведь людей возили»

Вернувшись в Самару в 2002 -м, начал работать «на продуктах».

«Сказали, с базы на базу продукты возить... Через неделю – уже по магазинам развозил. Пришёл получать зарплату – а мне шиш! Давай высчитывать с меня за то, за это, тут не хватает, там недостача! Чувствую – не, не моё это, вот так, без вины виноват-

тым оставаться... Плюнул на этих коммерсов, ушёл...»

Четыре с половиной года отдал «маршрутникам»:

– Да уж! Жалуются на вашего брата!

– Да это молодых наберут – те и гоняют, безо всякого соображения... Соображение одно – денег срубить! И за восемь рублей с третьего ряда режут к бордюру! За техникой не следят: в сервисе одну маршрутку показывали, так у неё кузов отдельно от рамы без креплений сняли. А как ездил? Куда смотрел? Вот бы затормозил и ушёл со всем салоном вперед!..

– Два года назад стал работать почти «на себя». Есть машины, есть загрузки... MAZ-пятитонник принадлежит брату – и расходы и доходы делим пополам, – завершает Валерий. – Меня всё устраивает, я за деньгами не гонюсь, да и всю жизнь не гнался, жилье есть, дети взрослые, мне хватает... Год тяжёлый, но я не жалею, как Бог даёт – так и надо...

– И всё же – что бы вы ещё могли пожелать?

– Для себя? Так я ж сказал – мне много не надо, что есть – уже хорошо... А если вообще... Вот чего хотелось бы – так это вернуть уважение к нашей профессии. Есть такая профессия – водитель! Не шофер, а именно водитель. Специалист. Профессионал...

Записала Татьяна ВАСИЛЬЕВА

ИП Григорович
(846)275-08-18; т/ф 266-25-02
boroda63rus@rambler.ru
До 20 т
Борт 13 м
тент 82 м³

ООО «Транс-Экспресс»
«Фредлайнер»
13,6/2,65 м, 92 м³
тент/штора любая
т./ф.: (846) 268-48-52,
8-917-946-49-78
E-mail: evg98@samtel.ru

НИКОР ТРАНС
ДОСТАВКА ГРУЗОВ
ПО ГОРОДУ, ОБЛАСТИ, РФ
А/М ТРАНСПОРТОМ
ПОПУТНЫЕ ГРУЗЫ
443093, г. Самара, ул. Партизанская, дом 805, офис 1
многоканальный тел./факс (846) 279 01 81

LT group Транспортно-экспедиционные услуги по России и СНГ
ООО «ЛТ-группа» 443901, г. Самара, ул. Советской Армии, д.180, стр.1, офис 608
тел. (846) 276-74-83, факс (846) 276-74-84 www.lt-g.ru e-mail: lt-g@mail.ru

РЕМОНТ ГРУЗОВИКОВ И ПРИЦЕПОВ
НОРМАНДИЯ-СЕРВИС
La Normandie
техподдержка, консультации, запчасти
MAN RENAULT SCANIA IVECO VOLVO DAF
Московская обл., Солнечногорский район,
д. Есипово (XX км. Ленинградского шоссе)
e-mail: normandie@list.ru www.normservis.ru
(495)510-85-42 8-905-535-52-42
УЧАСТНИК ДИСКОНТНОЙ ПРОГРАММЫ
ПРОФСОЮЗА ДАЛЬНОБОЙЩИК.RUS
ПРЕДЪЯВИТЕЛЮ ПРОФСОЮЗНОГО БИЛЕТА
СКИДКА 5%
на выполняемые работы

Распространение регионального приложения

Уважаемые читатели! Для ЮРИДИЧЕСКИХ лиц мы производим БЕСПЛАТНУЮ адресную рассылку. Если вы хотите получать наше издание по почте, вы можете сообщить свои данные (Название организации, ФИО директора, адрес, телефон, Ваш e-mail) на e-mail: tatiana-vasilyeva@yandex.ru или позвонить по телефону 8(846)34-00-726