



Постоянное представительство IRU в России и СНГ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ 2002 • 2003

КРАТКИЙ ОБЗОР

Ежегодный доклад (Синяя книга IRU)



Международный Союз
Автомобильного
Транспорта



Всемирная Организация Автомобильного Транспорта (IRU-MCAT) основана в 1948 году в Женеве. Она объединяет 150 национальных ассоциаций автоперевозчиков из 70 стран мира. Россия представлена в IRU Ассоциацией Международных Автомобильных Перевозчиков (АСМАП). Основной задачей IRU является представление интересов отрасли и организация международного сотрудничества в области грузового и пассажирского автотранспорта. IRU работает над изучением и поиском решения всех проблем, связанных с автомобильным транспортом, разрабатывает вопросы унификации и упрощения правил, относящихся к дорожному движению, таможенным формальностям, экологии и безопасности автомобильного транспорта. В своей деятельности IRU сотрудничает с Европейской Экономической Комиссией ООН, Европейским Союзом, Европейской Конференцией Министров Транспорта, Всемирной таможенной организацией и другими организациями, имеет статус консультативного органа при Экономическом и Социальном Совете ООН.

Считая Россию и страны Содружества Независимых Государств перспективной территорией в плане расширения объемов автомобильных грузоперевозок в ближайшем будущем, в 1998 году Всемирная организация автомобильного транспорта открыла свое постоянное представительство в Москве с полномочиями по России и странам СНГ.

В задачи представительства входит:

- помощь странам СНГ в совершенствовании нормативной базы автомобильного транспорта, в том числе с учетом предстоящего вступления России в ВТО;
- анализ препятствий на пути развития автотранспорта в России и его интеграции в европейские транспортные структуры, подготовка соответствующих рекомендаций Правительству РФ;
- содействие развитию интеграционных процессов в области автотранспорта в рамках СНГ;
- продвижение в международном сообществе концепции транспортных коридоров Север-Юг и Восток-Запад, проходящих по территории России, с учетом ее геостратегической роли в евроазиатском регионе;

Московское представительство IRU выражает благодарность за поддержку издания «Автомобильный транспорт России 2002-2003» компаниям:



Mercedes-Benz

VOLVO



combella

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ 2002-2003

ЕЖЕГОДНЫЙ ДОКЛАД (СИНЯЯ КНИГА IRU)

КРАТКИЙ ОБЗОР

Новая ситуация, новые подходы

За последние годы в транспортном комплексе России произошло немало позитивных перемен. Назрела необходимость во всем этом разобраться, осмыслить ситуацию, выявить новые тенденции, возможности и подходы.

По темпам роста транспортный комплекс стал одним из лидирующих в российской индустрии. И это не осталось без внимания инвесторов: в 2001г. прирост инвестиций в отрасли составил 22%, что существенно превышает средний показатель по стране. В транспортные предприятия стали вкладывать деньги крупнейшие российские экспортеры, заинтересованные в создании надежных подразделений, обеспечивающих своевременную доставку грузов.

Автотранспорт представляет собой наиболее гибкий и массовый вид перевозки грузов и пассажиров. У него ряд важных отличий от других транспортных отраслей. Начнем с того, что основная часть автомобильного парка страны эксплуатируется в нетранспортных организациях. При этом сеть автомобильных дорог используется как предприятиями и различным коммерческими структурами, так и гражданами, у которых есть в личном пользовании автомобили. Стало быть, проблемы развития автомобильного транспорта носят комплексный характер.

Ежедневно в стране перевозится автотранспортом около **17 млн. тонн грузов** и более **62 млн. пассажиров**. Если сравнивать с анало-

гичными показателями железнодорожного транспорта, то это больше по объемам перевозок грузов почти в 6 раз и в 17 раз – по перевозкам пассажиров.

В автотранспортных подразделениях предприятий всех отраслей экономики занято более **4 млн. человек**. В условиях оживления реального сектора экономики в 2001 г. ими освоено более 90% всего прироста объемов внутренних перевозок.

Таким образом подтверждается известная закономерность: рост рыночной экономики сопровождается, а в определенной мере и обуславливается опережающим развитием автотранспорта. При этом международные перевозки грузов автомобильным транспортом растут более высокими темпами, чем на других видах транспорта.

В Российской Федерации последнее десятилетие характеризуется высокими темпами автомобилизации. За этот период парк автомобилей, автобусов и автотранспорта увеличился более чем в два раза. Динамика такого роста одна из самых высоких в мире. Но вместе с тем потребительские и экологические показатели и используемые ими моторные топлива не соответствуют мировому уровню. Не ликвидировано отставание в развитии и техническом состоянии улично-дорожной сети.

В целом, спрос на услуги автотранспортного комплекса удовлетворяется. Растут его основные экономические показатели и роль в

обеспечении национальных интересов во внешней торговле.

В то же время в состоянии и функционировании автомобильного транспорта есть ряд серьезных недостатков и негативных тенденций. Для того, чтобы их устранить, нужно осуществить значительные капиталовложения, усовершенствовать законодательную и нормативную правовую базу, провести институциональные реформы и финансовое оздоровление предприятий, усилить государственную поддержку отдельных секторов автомобильной отрасли.

В настоящее время в России сложилась достаточно стабильная макроэкономическая ситуация. Растут объемы производства и инвестиционная активность, увеличиваются реальные денежные доходы населения. Сохраняется относительно низкий уровень инфляции, как на потребительском рынке, так и в сфере промышленного производства. Государство проводит экономическую политику, нацеленную на улучшение инвестиционного климата, создает условия для активизации инвестиционной деятельности российских предприятий и организаций.

Финансовые структуры стали рассматривать транспорт как сферу долговременных инвестиций. Туда пошли деньги российских банков. Согласно прогнозам, эта тенденция сохранится, а интерес различных групп инвесторов к транспорту постепенно приобретает системный характер.

Однако простого увеличения притока инвестиционных ресурсов уже недостаточно. Новый этап развития экономики ставит задачи повышения эффективности транспорта, снижения транспортных издержек и транспортоемкости ВВП, а также существенного роста производительности и конкурентоспособности транспортных операторов. Поэтому важны не только объемы инвестиций, но

и их оптимальное сочетание с инновациями, с тем чтобы наряду с возросшими транспортными мощностями предоставить потребителям качественно новые транспортные и сервисные услуги.

Россия располагает развитой, мощной транспортной системой и ее удельный вес в макроэкономических координатах весьма ощутим. Но вся инфраструктура транспорта формировалась в интересах закрытой централизованной экономики и в расчете на предельно скромный социальный ориентир. Поэтому переход к рынку, интеграция в мировую экономику, а вследствие этого – смена приоритетов внешней торговли, потребовали ее форсированной перестройки и модернизации.

В связи с оживлением экономики России возрос спрос на транспортные услуги не только на внутреннем рынке, но и на внешнем. По прогнозам экспертов, при условии сохранения нынешнего экономического роста внутренний спрос в России будет возрастать опережающими темпами. А значит, доля транспорта во внутренних перевозках тоже будет увеличиваться. Исходя из этого, важно избежать дорогостоящих стратегических ошибок при выборе пропорций перспективного транспортного баланса, который, кстати, даже в условиях рыночной экономики во многом зависит от ряда решений на государственном уровне.

В развитых странах Запада этот баланс давно уже сложился в пользу автомобильного транспорта. Там принято за аксиому, что ограничение рынка автомобильных перевозок неизбежно приводит к ограничению экономического роста. И задача государства сводится к тому, чтобы уменьшить негативные последствия автомобилизации и по возможности замедлить темп роста автомобильных перевозок относительно темпов роста ВВП.

В России, где десятилетиями транспорт воспринимался как железнодорожный транспорт, преодоление естественно-монопольного характера железных дорог требует немало времени и труда. Структурная перестройка реформируемой железнодорожной отрасли, направленная на создание конкурентной среды, должна сопровождаться параллельными процессами на автомобильном и внутреннем водном транспорте. Это приведет к созданию стабильных крупных интермодальных операторов, использующих возможности всего транспортно-комплекса. Такие операторы, конкурируя и одновременно взаимодействуя между собой, не только поднимут на новый уровень качество транспортного обслуживания экономики страны, но окажутся состоятельными в условиях вступления России в ВТО.

На автотранспорте за последние 10 лет фактически ликвидирована монополия государственных предприятий. Почти три четверти крупных и средних автопредприятий приватизированы. И как результат, этот сектор в основном вышел из сферы государственного управления.

Ныне около **90% от общего объема перевозок грузов автомобильным транспортом выполняется субъектами негосударственного сектора**. Свыше трети парка грузовых автомобилей страны, составляющего более **3 млн. единиц**, находится в распоряжении индивидуальных предпринимателей и вновь созданных малых автотранспортных фирм. Граждане России и отечественные предприниматели уже давно поняли, что в вопросах транспортного обеспечения нужно как можно меньше зависеть от любых монополий. Поэтому в новые легковые и грузовые автомобили и автобусы ежегодно вкладываются 4 млрд. долларов.

Конкуренция заставляет многих перевозчиков сдерживать рост тарифов на междугородные перевозки. Если они и повышаются, то лишь после возрастания прямых затрат, связанных с выполнением перевозок. В связи с ростом тарифов на железнодорожные перевозки предприятия автомобильного транспорта все успешней конкурируют в секторе дальних перевозок с железнодорожным транспортом.

В целом на внутреннем рынке автомобильных перевозок объем предложения услуг избыточен, поэтому зачастую конкуренция носит демпинговый характер.

Многие проблемы автомобильного транспорта обусловлены как нехваткой надлежательной законодательной и нормативной базы, адекватной рыночным условиям, так и соответствующих механизмов, обеспечивающих контроль за исполнением законов и нормативных актов. Вакуум действенных правил игры, которые должно устанавливать государство, заполнился «теневыми» правилами. В этой связи, **неотложной задачей является переработка и заполнение всего правового пространства**, связанного с перевозками пассажиров и грузов.

Новый Устав автомобильного транспорта призван составить основу нормативной базы регулирования коммерческой деятельности автомобильного транспорта в рыночных условиях. О необходимости принятия такого документа и дополняющего его закона об основах автотранспортной деятельности неоднократно заявляли руководители администраций субъектов Российской Федерации, представители различных ассоциаций и союзов, а также хозяйствующих субъектов.

С целью создания полноценной нормативной правовой базы пассажирского транспорта следует принять рамочный федеральный закон «Об основах государственной политики

и регулировании городского пассажирского транспорта».

Пассажирский автомобильный транспорт играет ключевую роль в транспортном обслуживании населения. Автобусный транспорт общего пользования с социальной точки зрения является самым массовым и доступным видом регулярного транспорта.

После длительного спада объемов перевозок и пассажирооборота в 2000 г., произошла их некоторая стабилизация. Но как бы то ни было, а уровень качества обслуживания во многих случаях, особенно на городских перевозках, не удовлетворяет современным требованиям.

За десять лет экономических реформ резко снизились объемы легковых таксомоторных перевозок. Число городов, обслуживаемых легковыми таксомоторами, уменьшилось с 550 до 103 или в 5,3 раза.

Правительство Российской Федерации утвердило федеральную целевую программу «**Модернизация транспортной системы России**», реализация которой будет осуществляться в 2002 – 2010 гг. В ней предусмотрен комплекс мер по решению приоритетных задач организационно-технического и управленческого реформирования видов транспорта. Запланировано улучшение автотранспортного обеспечения социально-экономического развития Российской Федерации и ее регионов, создание условий для удовлетворения потребностей населения и народнохозяйственного комплекса, а также внешнеэкономической деятельности в услугах автомобильного транспорта, включая повышение их качества.

Применение защитных мер в последние годы позволило несколько сдержать экспансию перевозчиков третьих стран на российском рынке транспортных услуг. При этом доля автомобильной отрасли в объеме международных перевозок внешнеторговых

грузов всеми видами транспорта, исключая трубопроводный, за последние годы значительно возросла и достигла 4,5 – 5%, а по суммарной стоимости перевозимых грузов – 26-28%.

Одной из основных причин снижения конкурентоспособности российских поставщиков автотранспортных услуг в товарообмене с Европейским союзом, крупнейшим торговым партнером России, является слишком медленное обновление автопарка. В нем мало автотранспортных средств, которые по критериям экономичности и экологичности, определяющим общую эффективность работы соответствуют нормам международных стандартов, в том числе ЕВРО-2 и ЕВРО-3. При нынешней интеграции России в мировую экономику и сохранении существующего уровня открытости промедление с массовым обновлением подвижного состава для международных перевозок приведет к дальнейшему снижению доли российских перевозчиков в этом сегменте рынка.

В настоящее время эффективность работы российских автоперевозчиков на международном рынке транспортных услуг не соответствует их потенциальным возможностям. Дело в том, что недостаточно развиты материально-техническая база автопредприятий, инфраструктура автомобильных пунктов пропуска, в первую очередь, по направлениям международных транспортных коридоров. Слаба организация пограничных, таможенных и других видов контрольных процедур на погранпереходах. Не решены отдельные нормативно-правовые вопросы в области международных автомобильных перевозок.

Российский автопром

Из-за недостатка конкурентной среды, на российском рынке до последнего времени практически не было иностранных производителей автотехники, страдает качество продукции российской автопромышленности. Оно не соответствует запросам и потребностям сектора коммерческих грузоперевозок. Нерациональная структура парка по возрасту, грузоподъемности, конструкции кузова, а также виду применяемого топлива негативно сказывается на эффективности работы автотранспортных предприятий.

По своему техническому уровню, безопасности, комфортности, надежности и другим важнейшим показателям продукция российской автомобильной промышленности существенно отстает от зарубежных аналогов. Она во многом не соответствует международным требованиям, в частности, документам ЕЭК ООН по безопасности и экологическим параметрам. Сохранение такого положения создает реальные угрозы развитию транспортной системы страны и ее экономическому потенциалу.

Вместе с тем, наметившиеся в последнее время позитивные сдвиги в экономике страны характерны и для российского автомобилестроения. Практически во всех крупных объединениях по выпуску автомобилей и двигателей началась диверсификация производства, направленная на расширение номенклатуры продукции. Идет процесс становления технологически нового производства наукоемкой продукции как за счет использования лицензионной техники, так и за счет освоения отечественных разработок. Наметились новые стратегии и приоритеты в области маркетинга, сбыта и сервиса. Активно формируется дилерская сети. У России есть все необходимые для развития автомобилестроения сырьевые ресурсы.

Исходя из новых экономических условий автомобильной промышленности России необ-

ходимо реформировать действующие сборочные производства и создавать новые. Разрыв в уровнях автомобильной техники, выпускаемой отечественной промышленностью и ведущими зарубежными фирмами, может быть сокращен за счет организации производства автомобилей на совместных сборочных производствах.

Переход России от плановой к рыночной экономике коренным образом трансформировал условия существования предприятий во всех сферах деятельности, в том числе в автомобильной промышленности. Принципиально изменилась структура и объемы потребностей в автомобильной технике. Возникла конкурентная среда на внутреннем рынке. Автотранспортные и иные предприятия, использующие автомобильную технику, а также граждане теперь сами решают, какие транспортные средства им нужны. В 2001 г. граждане России, встревоженные разговорами о грядущем росте цен на иномарки, вопреки утверждениям автопромышленников, что покупательная способность внутреннего рынка низка, купили их в 4 раза больше, чем в среднем за 3 предыдущих года.

Печальный опыт российской авиапромышленности, не успевшей своевременно вписаться в жесткую систему международных экологических координат, с особой остротой ставит перед автомобилестроением задачу в ближайшие годы упорядочить нормативные требования по экологии, обеспечив выпуск автомобилей, удовлетворяющих нормам ЕВРО-2, 3 и 4.

Потребители транспортной техники неизбежно будут ужесточать свою позицию в отношении российских производителей. Они больше не будут мириться с положением, когда покупалось то, что производилось, а не то, что действительно было нужно перевозчикам. И это должны учитывать инвесторы, работающие в данном секторе.

Российские дороги

Темпы развития автомобильных дорог страны отстают от темпов роста автомобилизации и возрастающей потребности в грузоперевозках. Именно это должно служить определяющим фактором для перспектив развития автомобильных дорог. Если **в начале десятилетнего периода реформ на 1000 жителей приходилось 50 автомобилей, то ныне – 120. К 2010 году эта цифра будет примерно такой – 250 – 270 автомобилей.** Это вполне сопоставимо с показателями ряда европейских государств.

Российская Федерация по обеспеченности автомобильными дорогами на душу населения **уступает развитым зарубежным странам в 3-10 раз**, а среди стран СНГ занимает четвертое место.

Автомобильные дороги по уровню обслуживания пользователей не отвечают современным требованиям. Не хватает станций технического обслуживания и автозаправок, мотелей, гостиниц, кафе, магазинов и других предприятий сферы обслуживания. Это приводит к повышенной утомляемости водителей, отрицательно сказывается на развитии туризма.

Недостаточная протяженность и низкий технический уровень дорог сказываются на доле транспортной составляющей в себестоимости продукции. Себестоимость перевозок в 1,5 раза больше, чем в развитых зарубежных странах а расход горючего больше на 30%.

Из-за перегруженности основных автодорог страны сохраняется высокий уровень аварийности и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий. Ежегодно в ДТП, при совершении которых сопутствующим фактором были неудовлетворительные дорожные условия, погибает более 7 тыс.

человек, и около 40 тыс. человек, получают ранения.

Таким образом, **дорожная сеть страны пока не соответствует социальным и экономическим потребностям общества.**

В связи с мерами по ускоренному развитию и совершенствованию национальной сети автомобильных дорог общего пользования кардинально изменилось отношение широкой общественности и центральных средств массовой информации к вопросам и нуждам дорожного хозяйства. И как итог, руководители федеральных и региональных органов государственной власти, представители политической элиты и влиятельных общественных организаций стали позитивно относиться к проблемам решения финансовых, организационных, социально-экономических и иных проблем отрасли.

Так, Правительство Российской Федерации рассмотрело и приняло подпрограмму «Автомобильные дороги» в составе ФЦП «Модернизация транспортной системы России». Эта подпрограмма по своей сути стала очередным этапом реализации Президентской программы «Дороги России», конкретизирующим показатели и задания, установленные до 2010 г.

Международный опыт свидетельствует, что среди всех инвестиционных инфраструктурных объектов, наибольший экономический эффект достигается в дорожном секторе. Так что дорожному строительству необходим такой механизм финансирования, который обеспечит стабильное развитие национальной автодорожной сети, а также возможность долгосрочного планирования и прозрачность использования средств.

Для освоения перспективных объемов перевозок грузов и пассажиров в международ-

ных транспортных коридорах, в первую очередь, необходимо создать высококачественную систему дорожного сервиса, которая в себя включает гостиницы, кемпинги и мотели, стоянки автотранспорта, станции технического обслуживания автомобилей, автозаправочные станции, оборудование аварийно-вызывной связью десятков тысяч километров автодорог.

Назрела необходимость в осуществлении ряда неотложных мер. Необходимо принять законы «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» и «О платных до-

рогах», предоставить возможность населению страны и иностранным инвесторам вкладывать свои сбережения и капиталы в строительство платных дорог, проводить активную экономическую политику использования придорожной полосы, дорожной инфраструктуры. Кроме того, с учетом зарубежного опыта составить перечень автомобильных дорог, которые могут быть переданы по конкурсу частным компаниям, что снизит нагрузку на федеральный бюджет.

Автомобилизация: pro и contra

Объективные данные последнего десятилетия показывают, что Россия встала на путь автомобилизации населения и бизнес-структур. Процесс автомобилизации определяется не только ростом парка автомобилей, но многочисленными сопутствующими факторами, как непосредственными (развитие национальной автомобильной промышленности, системы топливопотребления, инфраструктуры автомобилизации), так и косвенными (изменение поведенческих стандартов, в том числе в части использования общественного транспорта, расселения, форм занятости и т.п.).

Можно утверждать, что страна уже вошла в хорошо известную современной истории и запускаемую экономическими свободами «спираль»: «больше автомобилей – больше дорог – освоение территории – экономический рост». Процессы демократизации общества и либерализации экономики объективно способствуют раскрытию огромного потенциала автомобильного транспорта, который в условиях централизованной плановой экономики использовался лишь в небольшой степени.

Средний уровень налогов на один автомобиль в России на порядок превышает аналогичный показатель в странах Европейского союза. Высокая налоговая нагрузка на транспортные организации влечет за собой вынужденный рост транспортных тарифов, ограничивает инвестиционные возможности транспорта, сдерживает развитие отраслей транспортного машиностроения, снижает конкурентоспособность российских перевозчиков на международном рынке транспортных услуг. В конечном итоге, все дополнительные издержки транспорта перекладываются на граждан России и товаропроизводителей, сдерживая экономическое развитие и способствуя инфляционным процессам.

Дальнейшее совершенствование налоговых механизмов должно вестись путем внесения изменений и дополнений в Налоговый кодекс Российской Федерации, в которых будут учтены специфика и особенности транспортного комплекса.

Безопасность на дорогах

Аварийность в городах и на дорогах России стала одной из серьезнейших социально-экономических проблем. **За последние 5 лет в стране произошло около 1 млн. дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых погибли и получили ранения более 1 млн. 200 тыс. человек.**

Ежегодный материальный ущерб от ДТП составляет около 200 млрд. рублей по оценке специалистов данные потери в несколько раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров и других видов несчастных случаев.

В европейских странах положение дел с аварийностью на автотранспорте за счет активной и целенаправленной деятельности по предотвращению ДТП и снижению их тяжести, на порядок ниже, чем в России.

Значительное количество ДТП происходит на пассажирском транспорте. В числе основных причин – низкая транспортная дисциплина, невнимательность, ошибки и халатность водителей.

Проблема надежности управления автомобилем обусловлена человеческим фактором – профессиональная пригодности, подготовленности, дисциплины и высокой работоспособности водителя. В то же время профессиональный уровень водителей недопустимо низок. Система подготовки водительских кадров во многом не отвечает современным требованиям, качество их обучения снижается. Множество коммерческих структур получают лицензии на данный вид деятельности по чисто формальным признакам, без учета содержания и методики образовательного процесса.

Необходима выработка новых подходов к аккредитации и системе контроля за деятельностью автошкол, укрепление их материально-технической базы, обновление программ подготовки, переподготовки и стажировки водителей.

Экология

Ежегодный экологический ущерб (загрязнение атмосферы, шум, воздействие на климат и др.) от функционирования автотранспортного комплекса **достигает 110 млрд. рублей (2-3% ВВП России).**

Проблема негативного воздействия автотранспорта на состояние окружающей среды и здоровье населения комплексна и многоаспектна. И ее решение зависит от совместных усилий как различных федеральных органов исполнительной власти, так и администраций субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления.

В России, так же как и в других европейских странах, для новых автомобилей с дизелями действуют нормы ЕВРО-2, а для легковых автомобилей они будут вводиться в нынешнем году.

Расширенное применение альтернативных видов топлива, к которым в первую очередь относятся природный газ, спиртовые топлива, а также водород, будет способствовать снижению негативного воздействия автотранспорта на окружающую среду.

Вредное воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду будет уменьшаться путем стимулирования производства и использования экологически более безопасных автотранспортных средств, топлив, смазочных материалов и т.д. В ближайшие 5-8 лет предстоит осуществить ряд первоочередных мер технического, технологического и организационного характера, направленных на повышение экологической безопасности автотранспорта и совершенствова-

ние систем его экологического контроля. Прежде всего надо создать соответствующую правовую основу. Необходимо принять федеральные законы «Об обеспечении применения в Российской Федерации международ-

ных норм выбросов вредных веществ автотранспортными средствами» и «О запрете производства, ввоза и реализации автомобильных бензинов с содержанием свинца более 0,01 г/куб. дм».

Новые технологии

Процесс реформирования на автомобильном транспорте неизбежно диктует переход к новому поколению систем управления и информационного обеспечения перевозок. Достижение высокого качества обслуживания участников дорожного движения при осуществлении перевозок грузов и пассажиров возможно при соответствующей организации информационно - телекоммуникационного обеспечения.

Создаваемые интеллектуальные транспортные системы рассматриваются сегодня как инструментальные средства объективного контроля за работой автомобильного транспорта, в первую очередь пассажирского.

Создание информационно-телекоммуникационной системы грузовых и пассажир-

ских перевозок потребует объединения существующих на всех видах транспорта ведомственных информационных сетей и систем связи и создания на их основе интегрированной сети передачи данных, разработки системы информационного взаимодействия всех видов транспорта в транспортных узлах на основе унификации электронного документооборота. Важной задачей является создание информационной системы транспортной логистики для обеспечения ускоренного продвижения грузов, сокращения транспортных издержек и предоставления наиболее полного объема услуг, в том числе в транспортных коридорах, с использованием спутниковых и наземных оптоволоконных каналов передачи информации.

Таможня: помощник или преграда?

Российская таможня выполняет две функции. Первая, она же приоритетная, – фискальная. Бюджетом на 2002 г. предусмотрены таможенные сборы в объеме **540 млрд. рублей**, что составляет **38% всех поступлений в российскую казну**. Вторая функция – содействие внешней торговле. Хотя в развитых странах наблюдается прямо противоположная последовательность приоритетов, в России такая ситуация сохранится, очевидно, еще не один год.

К числу первоочередных проблем в этой области относится дальнейшее совершенствование нормативной правовой базы по государственному регулированию и контролю в

сфере международных перевозок грузов и пассажиров. В ходе рассмотрения новой редакции Таможенного кодекса с участием союзных и ассоциаций транспортного комплекса удалось согласовать и сблизить позиции по многим вопросам, затрагивающим интересы перевозчиков.

Сегодня главный вопрос – создание и внедрение на таможенных постах процедуры универсального таможенного оформления, действующей не только в развитых странах, но и повсеместно в Восточной Европе. Применение такой процедуры в отношении товаров повседневного спроса позволит не только ускорить оформление грузов на таможне, но и

поможет ускоренному внедрению информационных технологий на российской таможне. Это особенно актуально с учетом предстоящего вступления России в ВТО.

Безотлагательного урегулирования на федеральном уровне требуют вопросы, связанные с процедурой временного ввоза в Россию транспортных средств, соответствующим стандартам ЕВРО-2 и ЕВРО-3, в целом, создания предпосылок для более благоприятных условий импорта в Россию подвижного состава для международных перевозчиков.

Основная проблема развития автомобильных пограничных переходов (АПП) заключается в том, что неудовлетворителен уровень их обустройства необходимыми подъездными путями с разветвленными полосами движения автомобилей и стоянками для кратковременного нахождения автотранспортных средств при осуществлении транспортного контроля, недостаточна оснащенность АПП соответствующими техническими средствами. Низка пропускная способность автомобильных пунктов пропуска, что негативно сказывается на использовании транспортно-го и транзитного потенциала России.

Значительным подспорьем для российских автоперевозчиков является Конвенция 1975 года «О международных дорожных перевозках» (**Конвенция TIR**). Являясь международной гарантийной (а не платежной, как иногда пытаются представить) системой в области обеспечения прохождения транзитных грузов, она призвана стимулировать европейские процессы экономической интеграции. К сожалению, относительная «открытость» системы спровоцировала интерес к ней со стороны международной организованной преступности, причем не только в России. Однако, возникшие проблемы обусловлены не внутренней слабостью Конвенции МДП и обслуживающей ее системой. Напротив, именно за счет более эффек-

тивного применения существующих положений МДП, включая Рекомендацию об использовании системы SafeTIR, можно обеспечить наилучшие приемлемые на международном уровне решения. Необходимо также повсеместно усиливать координацию и взаимодействие между таможенными и правоохранительными структурами. Только неизбежное неотвратимое наказание может выдавить криминал из этой прибыльной для него сферы.

Справедливости ради следует отметить, что российские компетентные организации уже предпринимают усилия, направленные на сокращение потерь в результате «недоставки» грузов, работая в контакте с Минтрансом, Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков и Всемирной организацией автомобильного транспорта (IRU).

ГТК России объявил решительную войну практике двойных счетов и организованной преступности. Об этом свидетельствует тот факт, что для решения этой серьезной проблемы в течение 2001 – 2002 г. им издано более 300 приказов, инструкций и инструктивных телеграмм. Однако многие из этих решений не были обнародованы заблаговременно, что не позволило обеспечить их надлежащее исполнение. Кроме того, они носили противоречивый характер, не рассылались во все таможни, были частично приостановлены или не выполнялись в связи с отсутствием ресурсов и т.д. Это привело к обострению ситуации на внешних границах Российской Федерации, а также на внутренних складах. Наблюдались случаи простого игнорирования региональными таможенными органами указаний ГТК.

Многие крупные компании, работающие в России, высказывают желание работать (и, собственно, работают) исключительно «по белому». Представители крупных торговых сетей понимают, что непрозрачность ведения бизнеса, в том числе и таможенного

оформления ввозимых товаров, подрывает репутацию и может стать препятствием для получения западного кредита на развитие дела. Взамен на честное прохождение таможи импортеры, в свою очередь, ждут соответствующих действий со стороны государства: снижения таможенных пошлин, упрощения порядка прохождения таможи.

В целях повышения конкурентоспособности российских международных автомобильных перевозчиков необходимо закрепить в таможенном законодательстве Российской Федерации следующие положения:

- разграничение ответственности перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей за нарушение таможенного законодательства;
- разделение таможенных режимов, относящихся к товарам и транспортным средствам для международных автомобильных перевозок;
- приведение статей, касающихся временно ввоза, в соответствие с положениями Федерального Закона «О лизинге»;
- предоставление российским перевозчикам полного освобождения от таможенных платежей по временно ввезенным автотранспортным средствам.

Визы и консульское обслуживание

Облегчению передвижения профессиональных водителей через границы препятствуют также бюрократические барьеры: длительные и дорогие процедуры регистрации, допусков, оформления виз для водителей. Они могли бы быть сняты доброй политической волей и едиными действиями национальных правительств, Европейского союза и других международных организаций.

За последнее время практически все европейские страны ужесточили требования к получению виз как гражданами, так и водителями, осуществляющими международные перевозки. Все это негативно сказывается на работе международного автомобильного транспорта, основным преимуществом которого по сравнению с другими видами транспорта является оперативность и высокая скорость доставки грузов. Визовые ужесточения затрудняют работу автотранспорта и, в конечном итоге, отрицательно влияют на внешнюю торговлю в целом.

Визовой произвол, который творят консульские чиновники ряда стран, затрагивает одно из базовых прав человека – право на труд. Оставшись без визы, водитель, осуществляющий международные перевозки, лишается средств

существования, что оборачивается тяжелыми социальными последствиями. Наиболее приемлемое решение заключалось бы в отмене требования о наличии виз для всех профессиональных водителей, работающих в области международного транспорта. В этой связи, целесообразно рассмотреть вопрос разработки международного соглашения, направленного на создание благоприятных условий выдачи виз водителям, осуществляющим перевозки грузов и пассажиров в международном сообществе на профессиональной основе.

В настоящее время наметилось взаимное стремление Российской Федерации и Евросоюза к поиску путей более эффективного взаимодействия, в том числе в рамках Соглашения о партнерстве и сотрудничестве.

Проводимое Российской Федерацией усовершенствование инфраструктуры автомобильных пунктов пропуска на границе ЕС – Россия требует значительных финансовых затрат. Необходимая техническая и финансовая помощь ЕС в рамках программ PHARE и TACIS могла бы способствовать созданию эффективно функционирующей системы пересечения границ, включая оформление соответствующих пограничных документов.

При осуществлении перевозок между Россией и странами Евросоюза российские автоперевозчики сталкиваются с рядом проблем, которые вызваны отчасти возможностью двойного толкования некоторых положений. Страны, входящие в Европейский Союз, проводят линию, направленную на внедрение во всех странах виньетки, как средства взимания дорожных сборов. Так, в нарушение действующих двусторонних соглашений о международном автомобильном сообщении между Россией и странами – членами ЕС с российских перевозчиков взимаются не предусмотренные указанными соглашениями дорожные сборы на территории государств Бенилюкса, Швеции, Дании, Австрии. Это ставит их в неравные условия с перевозчиками этих стран.

Указанные страны объясняют невозможность отмены этих сборов наличием обязательств внутри Евросоюза. Но в то же время они нарушают свои обязательства по двусторонним межправительственным соглашениям о международном автомобильном сообщении с Россией.

В силу уникального геополитического положения Калининградской области развитие ее

экономики в значительной степени зависит от качества транспортных связей с регионами России, а также от возможности реализации внешнеэкономических связей для обеспечения приграничного сотрудничества и торговли. Российская сторона неоднократно выражала обеспокоенность в связи с ситуацией, складывающейся вокруг Калининградской области.

В качестве одной из возможных мер для частичного разрешения ситуации, складывающейся вокруг Калининградской области применительно к облегчению беспрепятственного передвижения профессиональных водителей через границы, предлагается на межгосударственном уровне признать специальный статус профессиональных водителей, осуществляющих международные автоперевозки в Калининградском регионе, в рамках «Шенгенского Соглашения». В качестве пробного шага можно было бы разработать упрощенную систему выдачи многоразовых въездных документов водителям-профессионалам Калининградского региона на основе использования документов гарантийной системы TIR.

Россия и СНГ

Страны СНГ являются одними из важнейших торговых партнеров Российской Федерации. Они занимают в географической структуре торговли второе место, потребляя порядка 14% российского экспорта и поставляя в Россию около 30% всех импортных товаров. Автомобильный транспорт традиционно обеспечивает 20% всей внешней торговли России со странами СНГ.

Нормативно-правовая база сотрудничества Российской Федерации со странами СНГ в области транспорта включает в себя основополагающие политические и торгово-экономические соглашения и договора, заключенные на уровне глав государств и правительств, и

документы отраслевого характера многостороннего и двустороннего формата. Российская Федерация сотрудничает с государствами-участниками СНГ в области транспорта в трех межгосударственных организациях: Исполнительном комитете СНГ, Постоянном Комитете Союзного государства России и Беларуси, Интеграционном Комитете России, Беларуси, Казахстана, Киргизии и Таджикистана.

Основой создания общего транспортного пространства на территории СНГ может стать соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств Содружества в области транспортной политики, которое облегчит пе-

ревозчикам государств-участников условия пересечения территорий других стран, обеспечивая тем самым повышенную скорость доставки грузов в международном сообщении.

Страны СНГ объективно должны быть заинтересованы в проведении политики либерализации международных автомобильных перевозок на принципах взаимности. Основными приоритетами этой политики являются освобождение перевозчиков от дорожных и других сборов, унификация всех видов транспортной и таможенной документации и процедур, создание благоприятных условий работы перевозчикам на транспортном рынке.

Как показал проведенный анализ, подавляющее большинство барьеров на автотранспорте возникает на стыке многочисленных ведомств и выходит далеко за рамки собственно автотранспорта. Отсюда напрашивается одна единственная возможная стратегия ликвидации барьеров на автотранспорте: это объединение усилий различных ведомств стран СНГ, объединение усилий бизнеса, науки, государства, объединение усилий представителей различных видов транспорта. В связи с этим положительной оценки заслуживает сентябрьское 2002 года решение Совета по автотранспортной деятельности стран СНГ о необходимости формирования трех специальных переговорных групп высокого уровня по вопросам ликвидации барьеров в автотранспорте (трансграничных и таможенных, фискальных, технических).

Укреплению позиций СНГ на рынке международных автотранспортных услуг, снижению или снятию административных и других барьеров в работе на данном рынке, интеграции и развитию сотрудничества должна способствовать единая политика государств – участников СНГ, Она заключается в согласованной и координированной деятельности субъектов

этого рынка. Попытки самостоятельного решения отдельными странами сложных транспортных проблем лишь ухудшают перспективы успешного развития национальных экономических систем. Таким образом, экономически целесообразно расширение транспортного сотрудничества как условия для наиболее эффективного использования каждой страной производительных сил и сырьевых ресурсов и наиболее экономичной адаптации транспортного комплекса к современному рынку транспортных услуг.

На данном этапе и ближайшую перспективу приоритетными направлениями транспортной политики в отношении государств-участников СНГ являются:

- Проведение правительствами стран-участников СНГ согласованной транспортной политики с учетом либерализации и проведения экономических реформ (формирование общего рынка равных и благоприятных условий для производителей транспортных услуг; проведение согласованной тарифной и налоговой политики; сохранение и развитие единого технико-технологического построения транспортной деятельности; общая линия сотрудничества с третьими странами и международными организациями);
- Согласованная разработка и унификация транспортного законодательства органами законодательной власти стран Содружества (формирование правовой основы межгосударственных взаимоотношений в области транспортной деятельности; согласование свода законов и законодательных актов, определяющих деятельность транспортного комплекса; сравнительный анализ принятых в государствах законов о транспортной деятельности и проведение мер по их унификации; формирование унифицированной законодательной базы деятельности транспорта).

Маршруты международных транспортных коридоров проходят по территории 72 субъектов Российской Федерации всех федеральных округов. Транспортное и торгово-политическое значение их и в целом России неуклонно возрастает. Идет постоянный прирост импорта средств производства из Западной Европы и экспорт сырья и полуфабрикатов из России.

Сейчас по территории Российской Федерации проложены **24 маршрута европейской сети общей протяженностью 19100 км**. В перспективе коридор № 9 будет продлен до портов на Каспии и вместе с проходящим по этому направлению коридором «Север – Юг», станет обслуживать международную торговлю между Северной Европой и Индостаном. Продление коридора № 2 от Нижнего Новгорода до Екатеринбурга станет осью развития евроазиатских транспортных связей на материке, что обеспечит интермодальный выход европейской транспортной инфраструктуры на азиатскую дорожную сеть.

Для развития основных международных направлений в восточной части страны и выхода в Азиатско-тихоокеанский регион Россией внесены предложения по включению ключевых автодорожных маршрутов в азиатскую сеть международных автомобильных дорог «А», формируемую под эгидой Экономической и социальной комиссии по Азии и Тихому океану (ЭСКАТО) ООН. Кроме того, функционируют международные автомобильные дороги СНГ. Все указанные сети автомобильных дорог международного значения на территории России в качестве одной из важнейших функций выполняют обслуживание евроазиатских связей.

В современном мире формирование единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг идет по пути со-

здания мультимодальных коридоров, применения основанной на принципах интермодализма унифицированной технологии перевозок, как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему.

Существующая сеть терминалов и терминальных комплексов, даже с учетом строящихся и реконструируемых объектов терминального назначения, не соответствует в должной мере требованиям широкого развития терминальной системы организации перевозочного процесса по дорогам, входящим в состав транспортных коридоров. В отдельных крупных городах, промышленных центрах и транспортных узлах, примыкающих к транспортным коридорам, практически нет объектов терминального назначения, что снижает качество транспортно-экспедиторского обслуживания участников перевозочного процесса, не позволяет внедрять терминальную технологию во всех звеньях перевозок грузов в международном автомобильном сообщении.

Важное значение для совершенствования международных (смешанных, комбинированных, интермодальных и др.) перевозок грузов на транспортном пространстве России и в целом СНГ имеет развитие транспортно-экспедиторского обслуживания и использование правовой основы международного товародвижения. Разработка и внедрение таких прогрессивных транспортно-технологических систем при международных перевозках грузов, как контейнерные, конрейлерные системы, системы перевозок с горизонтальным способом грузовых работ (ро-ро), позволит транспортным системам России и государств СНГ интегрироваться в аналогичные международные системы перевозок и повысить на этой основе эффективность и качество транспортного обслуживания.

В результате вступления России в ВТО существенно возрастут экспортно-импортные потоки, что увеличит нагрузку на транспортную инфраструктуру. Общеизвестны аргументы в пользу вступления страны в ВТО, открывающего ее предприятиям доступ к более дешевым импортным комплектующим и сырью, а населению к более дешевым товарам и услугам, что в свою очередь способствует повышению уровня жизни.

Однако интеграция в мировое экономическое сообщество, при всех своих очевидных выгодах, требует серьезной подготовки. Присоединение к ВТО потребует от России принятия обязательств по дальнейшей либерализации доступа поставщиков иностранных услуг на российский рынок, что может привести к значительному усилению их позиций. Между тем, российский рынок характеризуется низким уровнем конкурентоспособности значительной части отечественных поставщиков услуг.

В настоящее время переговорный процесс по присоединению России к ВТО в части транспортных услуг вышел на качественно новый уровень – от информационно-разъяснительной фазы к реальным переговорам со странами-членами ВТО по определению взаимоприемлемого уровня доступа иностранных поставщиков транспортных услуг на российский рынок. Начата подготовка доклада о присоединении Российской Федерации к ВТО, который определит системные условия членства России.

Прошедшие двусторонние переговоры со странами-членами ВТО, а также с Евросоюзом по конкретным условиям членства России в части, касающейся транспортных услуг, показали, что продолжают оставаться сектора транспортных услуг, не согласован-

ные с рядом ведущих стран-членов ВТО, в том числе с ЕС. Это касается, в первую очередь, морского транспорта (вспомогательные услуги, услуги портов) и воздушного транспорта (компьютерные системы резервирования, продажа и маркетинг авиатранспортных услуг). Более защищенными и отработанными являются области услуг автомобильного и внутреннего водного транспорта.

В области автомобильного транспорта России предлагается принять обязательства в отношении международных пассажирских и грузовых перевозок, аренды коммерческих транспортных средств с водителем, а также услуг по ремонту и обслуживанию автотранспортных средств.

Вступление России в ВТО не окажет немедленного негативного влияния на деятельность российских автомобильных перевозчиков при условии сохранения действующего порядка регулирования международных автоперевозок. С этой целью услуги по международным автомобильным перевозкам исключаются из обязательств по автомобильному транспорту и будут регулироваться двусторонними соглашениями о международном автомобильном сообщении. Вместе с тем гораздо менее изученными остаются вопросы стратегических, долгосрочных последствий этого шага для российских автоперевозчиков. Речь идет, в частности, о возможном усилении позиций иностранного капитала в этом секторе, а также о комплексе вопросов, связанных с недавним вступлением КНР в ВТО и присоединении к Конвенции TIR.

Автомобильный транспорт наиболее массовый, рыночно ориентированный и гибкий вид транспорта. Автомобильные перевозчики в решающей мере обеспечивают развитие региональных товарных рынков, транспортные потребности розничной торговли, сельского хозяйства, многих других секторов экономики.

Ситуация в Российской Федерации в секторе внутренних грузовых перевозок существенно отличается от той, что сложилась в странах с более давней рыночной историей. Развитие грузового автомобильного транс-

порта в России в период плановой экономики искусственно сдерживалось. Только рыночные реформы 90-х годов создали условия для раскрытия его потенциала.

В целом ряде секторов экономики автомобильному транспорту нет альтернативы. **Эффективность развития автотранспорта во многом определит эффективность и темпы экономических реформ, а сдерживание развития автомобильного транспорта, в определенной степени, равнозначно торможению экономического развития и структурных преобразований.**



Единство действий во
имя лучшего будущего



с 1948 г.

Постоянное представительство в России и СНГ

Москва, Центр международной торговли,
Краснопресненская набережная, 12, подъезд 6, офис 417
Тел.: +7-095-258 17 59
Факс: +7-095-258 17 60
Веб сайт: www.iru-cis.ru

