

Использование опыта Европейского Союза при создании единого автотранспортного пространства ЕАЭС

В последние годы интеграционные процессы на постсоветском пространстве набирают новые обороты и переходят на принципиально новый качественный уровень. Это касается и экономической интеграции пространств и территорий, некогда связанных едиными экономическими, правовыми, организационными и кооперационными связями. Такие процессы в рамках создания Таможенного Союза (ТС), Единого экономического пространства и Евразийского экономического союза (ЕАЭС) не могли оставить в стороне коммуникации, определяющие основу логистики международного товародвижения в рамках экономических интеграционных объединений.

Речь идет о формировании инновационных рыночных структур и современных рыночных отношений в транспортном секторе. Именно от его эффективной и бесперебойной работы во многом зависит итоговая экономическая целесообразность и эффективность развития внешнеэкономических связей государственных участников интеграционных объединений и представителей их бизнес-структур. Среди всех видов транспорта следует особо выделить автомобильный транспорт как инструмент мобильного внешнеэкономического общения, как необходимое средство достижения основополагающего принципа эффективного функционирования любой международной транспортной системы – «от двери до двери» и «точно в срок».

В нашей стране процессы либерализации автотранспортных отношений на постсоветском пространстве уже долгие годы являются предметом деловых обсуждений на разных уровнях – от профессионально-общественного в лице Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП России) до ведомственного в лице Минтранса России. В популяризацию идеи общего рынка автотранспортных услуг свой заметный вклад вносит Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ)¹ в лице представительства этой организации в Евразии.

О.В. Соколова

УДК 338.47(4)
ББК 65.37(4)
С-594

¹ International Road Transport Union (IRU)



Идут предметные споры о преимуществах и недостатках государственного протекционизма и свободного рынка автотранспортных услуг. В рамках создания единого автотранспортного пространства, а это первый этап создания всего единого транспортного пространства государств-участников ЕАЭС, Россия, Беларусь и Казахстан не смогли пока договориться о высокой степени открытости своих автотранспортных рынков.

Сегодня внутренние перевозки, осуществляемые перевозчиками других стран между двумя пунктами на территории других государств, формально запрещены. Такие внутренние перевозки могут осуществлять только национальные перевозчики, то есть перевозчики, зарегистрированные в соответствующем государстве.

В рамках создания единого автотранспортного пространства на территории стран ЕАСТ на период до 2020 года предусмотрено частичное ослабление этого условия – каботажные перевозки иностранными перевозчиками других государств ЕАСТ будут возможны только при возврате их автотранспортных средств на территорию своих стран. Далее на период до 2025 года иностранным перевозчикам из государств-членов ЕАЭС будут разрешены три грузовые внутренние перевозки за 7 дней возврата с территории другого государства ЕАСТ. И, только после 2025 года возможна полная либерализация рынка автотранспортных услуг на пространстве ЕАЭС. Вместе с тем, осуществление этих этапов становления общего автотранспортного рынка не является очевидным – пока еще очень сильны мнения о тех или иных степенях протекционизма в отношении правил и принципов функционирования этого рынка. Особенно это касается озабоченности представителей российского международного автотранспортного бизнеса из-за практически свободного перемещения уже сегодня белорусских автомобильных перевозчиков на российском рынке и отсутствием эффективных мер контроля и рычагов пресечения такого рода незаконной (пока еще) деятельности.

Здесь следует обратить внимание на зарубежный опыт функционирования открытых автотранспортных рынков, на которых действуют объективные экономические законы конкурентного рынка. В первую очередь обратимся к обзору и анализу международного рынка автотранспортных услуг стран Европейского Союза (ЕС), рынка с более чем 20-и летней историей организационно-экономического существования.

Сегодня автомобильный транспорт обеспечивает до 73% объемов перевозок грузов внутри пространства ЕС, значительно опережая по этому показателю своих конкурентов - железнодорожный транспорт (16%) и внутренний водный транспорт (5%).¹ Оценивать состояние и участие перевозчиков отдельных государств ЕС в структуре рынка принято по показателям двух групп – старых (базовых) стран ЕС в Центральной и Западной Европе (группа ЕС-15) и автомобильных перевозчиков стран, вступивших в ЕС после 2004 года (группа ЕС-13).²

² В отчетах ЕС за 2010-2012 годы эти показатели учитываются для представителей суммарно 27 государств ЕС, то есть до вступления в ЕС Хорватии и именуется, соответственно группой ЕС-15 и группой ЕС-12.

Если анализировать распределение объемов грузовых автомобильных перевозок внутри пространства ЕС, то очевиден факт, что перевозчики стран группы ЕС-13 развиваются более динамично и уже обслуживают около половины (48%) объема перевозок грузов в ЕС в целом. Они предлагают потребителям в Западной и Центральной Европе более конкурентные услуги и по более низким ценам за счет более низкой стоимости рабочей силы и отсутствия брендовых составляющих автотранспортных тарифов.

Либерализация каботажных перевозок – перевозок между двумя пунктами на территории другой страны – сделали лидерами этого сектора услуг ЕС перевозчиков из стран Восточной Европы и Балтии – Польши, Литвы, Латвии. Дело дошло до того, что автомобильные перевозчики из Западной и Центральной Европы стали проходить необходимую регистрацию в странах группы ЕС-13.

При распределении объемов перевозок в рамках ЕС на внутренние и международные существует устойчивая закономерность – среднестатистический перевозчик из страны ЕС каждые две перевозки делает внутри своей страны и одну за ее пределами. То есть соотношение внутринациональных и внутрисоюзных (ЕС) рейсов в среднем по ЕС равно 2:1. Иная картина для перевозчиков из стран группы ЕС-15. Там соотношение 3,5:1, то есть 78% объема приходится на свою страну и 22% на работу в других странах ЕС. Для перевозчиков группы стран ЕС-13 соотношение совсем другое – две трети перевозок выполняется в другие страны ЕС и только одна треть в своей стране. Для перевозчиков последней группы (ЕС-13) в своей стране нет развитой экономики, нет необходимой для деятельности грузовой базы, нет соответствующего платежеспособного спроса.^{2/}

В ЕС существует нормативно-правовая регламентация осуществления грузовых автомобильных перевозок внутри стран союза – Положение ЕС/1072/2009, вступившее в силу 14 мая 2010 года.³ Положение определяет возможность любого автомобильного перевозчика, зарегистрированного в государстве-члене ЕС и обладающего лицензией Community license, осуществлять международные автотранспортные операции на всей территории ЕС. Вся международная деятельность автомобильных перевозчиков классифицирована в Положении по трем категориям:

двусторонние международные автомобильные перевозки грузов (перевозка из страны регистрации или в страну регистрации);

международные автомобильные перевозки грузов, именуемые как «кросс-трейд» (пункты отправления и назначения груза находятся в двух различных государствах ЕС, но сам перевозчик зарегистрирован в третьей стране ЕС);

каботажные перевозки грузов (пункты отправления и назначения находятся в одной и той же стране ЕС, но не в стране регистрации компании-перевозчика).^{3/}

³ Regulation EC/1072/2009 on common rules for access to the international road haulage market // European Parliament and Council of the European Union. – Strasbourg, 2009. – URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0072:0087:en:PDF>



На объемы перевозок грузов по первым двум категориям никаких ограничений нет, но каботажные перевозки ограничены и по числу поездок с грузом, и по их продолжительности на территории другой страны ЕС. В среднем по ЕС 76% объемов международных перевозок приходится на двусторонние сообщения, 20% - на «кросс-трейд» и 4% на каботаж. Однако для отдельных стран ЕС соотношения могут быть другими. Так, например, почти все 100% международных перевозок для кипрских компаний являются двусторонними, перевозчики Литвы 75% объемов осваивают в «кросс-трейде», а автомобильные перевозчики из Люксембурга до 18% объемов достигают, работая в каботаже на территории Франции и Германии./4/

Если обобщенно говорить о доли присутствия национальных перевозчиков ЕС на рынке обеспечения своих экспортно-импортных перевозок грузов, то она в среднем по ЕС составляет примерно 82%, оставшиеся 18% экспортно-импортных перевозок - это в большинстве своем «кросс-трейд» перевозчиков из других стран ЕС. Получается, что международные перевозчики своих стран доминируют и контролируют автотранспортную логистику своей внешней торговли. При этом, конечно, предпочтения отдаются перевозчикам из «новых» стран ЕС по соображениям более низких ценовых показателей.

Для сравнения, в 2013 году российские международные автомобильные перевозчики обслуживали только 39,4% национального рынка перевозка российских экспортно-импортных грузов. По ценовым показателям российские транспортные компании значительно уступают международным автомобильным перевозчикам из Белоруссии, Польши и стран Балтии, которые могут предоставлять скидки с цен. Справочно, среднерыночная величина покилометрового тарифа за перевозку груза в автомобиле грузоподъемностью 20 тонн (за фрахт всего автомобиль) находится в диапазоне 1,7-1,8 евро.

Еще одной тенденцией рынка автотранспортных услуг в ЕС является развитие каботажа. Пока доля каботажа в общих объемах автомобильных перевозок в рамках ЕС невелика, примерно, 1,2%. Однако темпы их роста значительны - 15-17% в годовом исчислении. Для целей развития конкуренции ЕС ослабляет количественные ограничения по числу поездок с грузом по территории других стран, а также их продолжительности. Положение ЕС/1072/2009 одной из целей развития каботажа провозгласило повышение эффективности автомобильных перевозок путем сокращения холостых пробегов автотранспортных средств после разгрузки товаров, перевозимых в международных сообщениях. Сокращению доли холостых пробегов автотранспортных средств придается громадное значение также и для улучшения экологических характеристик окружающей среды.

При этом каботажные перевозки являются ограниченными и контролируемыми. Отметим также, что значения – три перевозки в каботаже за семь дней, обозначенные как направление либерализации рынка услуг строящегося единого автотранспортного пространства ЕАЭС в 2020-2025 годах, практически скопированы

из Положения ЕС/1072/2009. Другое дело, что существуют и другие ограничения на присутствие перевозчиков стран ЕС на рынках других стран ЕС. В частности, перевозчик обязан сначала осуществить международную перевозку, и только вслед за этим может последовать перевозка внутренняя (каботажная).

Для выполнения каботажа существует система нормативных требований. На каждую внутреннюю перевозку, например, должна быть оформлена международная автомобильная накладная по образцу и в формате КДПГ/CMR.⁴ Кроме того, надзорные органы ЕС могут потребовать иные свидетельства осуществления таких перевозок, например, показания электронных тахографов.

Возможность использования опыта ЕС при построении единого автотранспортного пространства ЕАЭС требует большой аналитической работы. Простое его копирование может повредить интересам некоторым государствам ЕАЭС. Например, издержки белорусских автомобильных перевозчиков при доставке в Россию внешнеторговых грузов из Европы будут ниже, чем у российских международных перевозчиков. То же самое можно сказать и о перевозчиках Казахстана при освоении маршрутов доставки внешнеторговых грузов из Китая и стран Средней Азии. Работа в каботаже для белорусских и казахстанских перевозчиков будет весьма привлекательной из-за большой емкости российского внутреннего рынка, чего нельзя сказать о перспективах работы российских перевозчиков на автотранспортных рынках этих государств.

Поэтому к использованию опыта ЕС следует относиться с большой осторожностью и избирательностью – интересы интеграционных процессов не должны превалировать над интересами национальными. Следует поэтапно и в тестовом режиме пробовать различные варианты построения единого автотранспортного пространства ЕАЭС. Тем более, что в настоящее время российский рынок автотранспортных услуг, очевидно, требует значительных регуляторных усилий.

БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Europa braucht Strassentransport IRU Manifest / International Road Transport Union Permanent Delegation to the European Union. – Brussels, 2009. – 4-6 p.
2. Report of the High Group on the Development of the EU Road Haulage Market / Chair V.T.Bayliss and Members of the High Level Group. – June, 2012. – 10 p.
3. Regulation EC/1072/2009 on common rules for access to the international road haulage market // European Parliament and Council of the European Union. – Strasbourg, 2009. – URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0072:0087:en:PDF>
4. Road Freight Transport Vademecum 2010 Report. Market trends and structure of the EU in 2010 / European Commission DG for Mobility and Transport. Unit D.3 – Land Transport – Brussels, September, 2011. – 4 p.

⁴ КДПГ (Конвенция о договоре международной дорожной перевозки груза) / CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par roue)

