

# МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ:

## РАСТЕТ ВЛИЯНИЕ ПОЛИТИЧЕСКИХ ТРЕНДОВ

**Внутри- и внешнеполитические факторы всё активнее влияют на рынок международных автоперевозок. Общее число нарушений графика движения грузовых авто в зарубежной Европе и в Западном регионе экс-СССР, обусловленное политическими причинами, увеличилось в 2015-м почти вдвое в сравнении с 2014 годом. Эта негативная тенденция может усугубиться, в отсутствие межгосударственных мер по обеспечению бесперебойного товаро- и пассажиропродвижения. Данные меры должны включать в частности, создание новых перевозочных коридоров, обходящих политически проблемные регионы или страны. Но международное сотрудничество в этой сфере пока отстаёт от упомянутых негативных трендов. Эти вопросы обсуждались на круглом столе «Международные автомобильные перевозки: современные вызовы и перспективы», состоявшемся в ходе «Транспортной недели».**



Как отметил директор АСМАП Андрей Курушин, ввиду геополитической ситуации, во многом обусловленной антироссийскими санкциями, у автоперевозчиков возникают трудности при пересечении границ со странами ЕС в обоих направлениях. Политические факторы влияют на положение дел в этой сфере и в Западном регионе СНГ (при пересечении границ с Украиной, Молдовой, Грузией). Заторы, по данным АСМАП, нередко измеряются многими часами, а иногда и сутками. Кроме того, по данным А.Курушина, ужесточается въездной контроль на границах стран ЕС эксплуатационно-экологических характеристик российских перевозоч-

ных средств. В этом сегменте проверок и контроля «тоже сказывается влияние политических моментов».

Кроме того, перевозки между Россией и рядом стран Юго-Восточной Европы осложняются внутренними конфликтами или сложными политическими взаимоотношениями между государствами (например, Сербия – Косово, Греция – Македония, Хорватия – Сербия, Греция – Турция). Отнюдь не упрощают ситуацию в этой сфере ответные экономические меры России в отношении Турции, недавно принятые в связи с известными провокационными действиями Анкары в отношении ВВС РФ.

Все эти вопросы, по мнению

А.Курушина и других участников форума, затрудняют, помимо всего прочего, создание новых транспортных коридоров и, в совокупности, требуют выработки двух- и многосторонних мер по предотвращению нарушений перевозочного графика. В противном случае имеется весомый риск, без преувеличения, закупки взаимовыгодных торговых связей между многими странами.

Василиос Крастонис, менеджер-директор по сбыту греческой агропромышленной компании «Энарсис», уточнил журналу, что, «к примеру, из-за качества топлива, его экологических параметров, уровня исправности двигателей и кузовного оборудования немалому числу российских автоперевозчиков с большим трудом удаётся «проникать» в ЕС. А бывает, что их и вовсе не пропускают в страны ЕС. Санкции же против России позволяют весьма произвольно подходить к вопросам допуска перевозчиков и грузов из России. Российская сторона может предпринимать аналогичные «политизированные» меры, но она, по имеющейся информации, отнюдь не злоупотребляет политической конъюнктурой в тех же вопросах».

Генсек МСАТ Умберто де Претто акцентировал внимание на проблемных вопросах функционирования системы книжек МДП («Международных дорожных перевозок»). Он подчеркнул, что, «хотя эта система вскоре будет работать в Китае, Индии, Пакистане, ряде арабских стран, многие нормативно-законодательные несоответствия и существенные межстрановые различия в

социально- и финансово-экономических нормативах, в налогообложении автотранспорта и автомагистралей и т.п. делают всё более проблематичным использование книжек МДП в международном масштабе и трансграничный эффект от их применения». Эти факторы, по словам господина де Претто, хотя и не являются компонентами политических вызовов в процессе автоперевозок, но также затрудняют транспортно-экономические связи между странами. Впрочем, глава МСАТ признал объективный характер обозначенных вопросов, отметив, что полное и, тем более, быстрое устранение соответствующих различий едва ли возможно, но их «необходимо сглаживать. Поскольку, если бы везде все было одинаково, включая налоги и стоимость труда, торговля была бы бессмысленной».

В то же время, по мнению руководства АСМАП, требуется повышать размер покрытия платежей и снижать стоимость книжки МДП.

Заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул в своем выступлении на форуме остановился на конкретных вопросах автоперевозок с соседними странами. «28 ноября 2015 г. принят федеральный закон № 337-ФЗ «О ратификации Соглашения между правительствами государств ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок». В соответствии с соглашением предполагается сформировать сеть маршрутов международного автомобильного сообщения, включая транспортный коридор Европа – Западный Китай, при-

званный соединить порты Желтого моря с портами Ленинградской области через территории КНР, Казахстана и России».

Реализация этого документа планируется в 2017-2019 годах, поэтому «достигнута договоренность с Китаем согласовать на временной основе возможность работы российских перевозчиков на участке одного из маршрутов, связывающих сибирские регионы РФ с западными районами Китая с 2016 года. Это будет регулироваться предстоящим соглашением минтранс России и Китая о транзитных перевозках грузов автотранспортом через Казахстан».

Что касается Восточной Европы и европейского региона СНГ, заместитель министра отметил, что, «с учетом подписания Молдовой и Украиной соглашений об ассоциации с ЕС, с каждым государством которого Россия имеет двухсторонние соглашения, предусматривающие разрешительную систему, молдавской и украинской сторонам предложено подписать аналогичные соглашения с установлением контингентов разрешений на двухсторонние перевозки».

Резюмируя обсуждение, скажем, что не все проблемы, особенно связанные с политическими отношениями, можно решить быстро. Но надо работать над устранением препятствий, создавать благоприятные условия для грузоперевозчиков. Для этого необходимо своевременное, притом комплексное реагирование на современные вызовы в сфере автоперевозок. ■

**Алексей Балиев.**

