

МЕТОДЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ РМ

Автор: докторант Н.ШЕСТЕНКО-ДЯЧЕК

Технический Университет Молдовы

***Аннотация:** В статье рассматриваются основные проблемы и методы регулирования международных автомобильных перевозок грузов. Рассматриваются условия функционирования предприятий Республики Молдова при определённых методах регулирования данного вида деятельности.*

***Ключевые слова:** конкурентоспособность, регулирование, международные перевозки, автотранспортное предприятие.*

Рынок транспортных услуг европейских стран является для перевозчиков республики Молдова привлекательным направлением деятельности. В то же время работа на этом сегменте рынка предъявляет к ним более высокие требования, как по качеству транспортных средств, так и по эффективному их использованию.

Существующие в настоящее время ограничения по допуску на рынки европейских стран создают необходимость разработки механизма объективного отбора предприятий. Основными проблемами, влияющими на конкурентоспособность грузовых автотранспортных предприятий РМ при международных перевозках, являются:

1. Двусторонние разрешительные системы;
2. Таможенное регулирование;
3. Визовые процедуры;
4. Время ожидания на границах;
5. Транспортный контроль и безопасность дорожного движения;
6. Автодорожная и вспомогательная инфраструктуры;
7. Развитие интермодальных перевозок;
8. Вымогателства и другие виды незаконных действий официальных представителей.

Многочисленные исследования в области конкурентоспособности, в основном, посвящены оценке конкурентоспособности услуги и предприятия. Однако при оценке конкурентоспособности автотранспортных предприятий не учитываются особенности международных перевозок.

Основной целью рыночного регулирования международных автомобильных перевозок является унификация условий конкуренции для всех участников на рынке автотранспортных услуг, между автомобильным и другими видами транспорта, а также повышение эффективности перевозок и качества транспортного обслуживания.

Государственное регулирование осуществляется с помощью рыночных экономических инструментов и правовых методов. Наибольшее влияние на субъекты рынка международных перевозок оказывают методы бюджетно-налогового регулирования, которые включают систему налогов, таможенных пошлин и сборов.

Неравные налоговые условия характерны для перевозчиков разных государств, что вынуждает наши предприятия регистрироваться в государстве с более благоприятными условиями налогообложения и доступом к более широкому спектру клиентуры (Румыния, Литва, Польша).

В создании равных условий работы на рынке международных перевозок важную роль играет нормативно-правовая база, работа над которой в настоящее время продолжается.

Особенностью международных автомобильных перевозок является ограничение работы предприятий, путем лицензирования перевозочной деятельности и получения допуска предприятий на рынок. Для получения лицензии заявитель должен соответствовать определенным требованиям, которые приближены к существующим в странах Европейского Союза.

Для выполнения международных автомобильных перевозок предприятие также должно получить иностранные разрешения для проезда по территориям зарубежных государств. Важным

фактором, влияющим на уровень конкуренции на рынке международных перевозок, является ограничение доступа на рынок перевозчиков-конкурентов.

Инструментом, позволяющим регулировать уровень конкуренции, является разрешительная система, которая дает возможность ограничивать в количественном отношении въезд иностранных транспортных средств на территорию страны. Таким образом, регулируется участие перевозчиков своей страны в международных перевозках. Разрешительная система, в первую очередь, призвана защищать интересы отечественных предприятий.

В Молдове ответственность за организацию и функционирование разрешительной системы возложена на Министерство Транспорта и Дорожного Хозяйства РМ и Национальное Агентство Автотранспорта (ANTA). Разрешение используется на каждую перевозку. Существует несколько видов разрешений - одноразовые, многоразовые и специальные.

Для выполнения единичной перевозки между Молдовой и другой страной выдаются одноразовые разрешения, количество которых и условия выполнения перевозок определяются двусторонними соглашениями.

К многоразовым разрешениям относятся разрешения Европейской конференции министров транспорта, которые выдаются предприятию на срок от 1-го до 12-ти месяцев. По ним предприятие в течение установленного срока может выполнить неограниченное количество рейсов. Разрешения Европейской конференции министров транспорта являются одновременно и многосторонними, так как основная сфера их действия - европейские страны.

Специальные разрешения выдаются на осуществление перевозок грузов, требующих особых условий, к которым относятся крупногабаритные и тяжеловесные грузы, скоропортящиеся грузы, а также опасные грузы.

Для двусторонних разрешений важно учитывать уровень спроса на перевозки автомобильным транспортом, в том числе соотношение объемов перевозок в экспортном и импортном направлениях, уровень развития транспортной отрасли, важность для страны этого бизнеса. Учитывая эти факторы, строятся отношения, основанные на паритете, т.е. примерно равном участии перевозчиков обеих стран. Однако на практике добиться равного участия перевозчиков обеих стран по различным причинам бывает крайне сложно. Существует несколько моделей взаимоотношений перевозчиков в рамках двусторонних соглашений:

Одна из сторон (продавец) не имеет достаточного количества транспортных средств для обслуживания своего экспорта. Удовлетворение транспортных потребностей продавца возлагается на покупателя (импортера). В качестве примера такой модели могут служить отношения между Молдовой и Польшей, где большую часть перевозок грузов между странами выполняют молдавские перевозчики. Польша в данном случае не заинтересована в ограничении квоты на разрешения для молдавских перевозчиков, так как это отрицательно отразится на его экспорте.

Страна - экспортер не заинтересована в выполнении 50 процентов объемов перевозок, а страна импортер не может обеспечить 50 процентов объемов перевозок в виду отсутствия достаточного количества транспортных средств. Однако и продавец, и покупатель заинтересованы в том, чтобы их продукция была доставлена в срок по приемлемым ценам. В этом случае, услугу по транспортировке грузов выполняют перевозчики третьих стран, для которых перевозочная деятельность является приоритетным направлением. Такая ситуация сложилась между Молдовой и Россией, Турцией, Грецией, Болгарией, Румынией, где значительную долю перевозок зарубежных внешнеторговых грузов осуществляют перевозчики Молдовы.

В связи с тем, что Внешняя Экономическая Деятельность республики не обеспечивает работой многочисленное количество подвижного состава РМ, молдавские перевозчики базируются не только на перевозки в/ из Молдовы, но и обслуживают рынки третьих стран, конкурируя с их транспортными предприятиями. В то же время автотранспортные предприятия Республики Молдова используют преимущества, например, такие, как наличие дешевой рабочей силы, географическое расположение рядом с государствами, где есть постоянный объем работы.

На рисунке 1 представлено соотношение международных рейсов по типу перевозки автомобильным транспортом Молдовы, откуда заметно преобладание работы наших перевозчиков на рынках третьих стран.

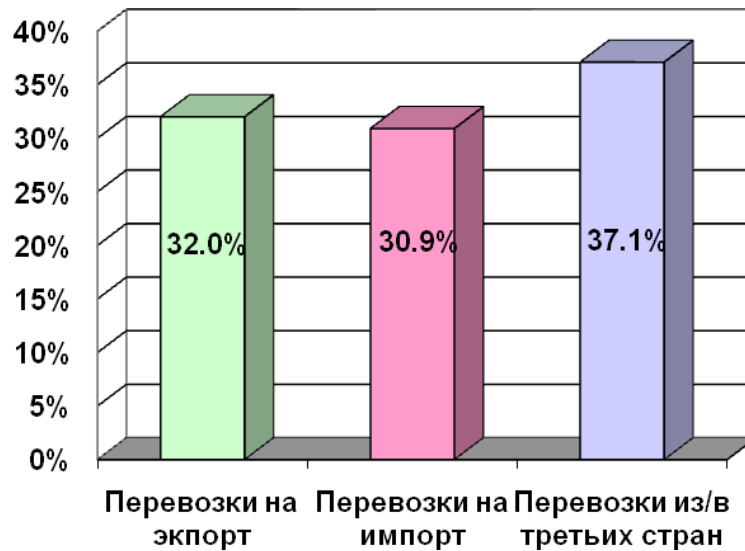


Рис. 1 - Виды международных рейсов, выполненных членами АИТА в 2009 году

Дальнейшая работа наших предприятий на рынках стран Европы или Азии зависит от методов регулирования международных перевозок не только нашего государства, но и транспортного рынка в целом.

Роль разрешительной системы особенно наглядно проявляется в регулировании перевозок грузов третьих стран. В ряде стран либеральное отношение к перевозчикам третьих стран способствует быстрому вытеснению национальных перевозчиков с международного рынка автоперевозок, так как они в силу объективных причин оказываются менее конкурентоспособными.

В условиях все возрастающего дефицита разрешений положительную роль играет система многосторонних разрешений.

«Европейские разрешения позволяют профессиональным автомобильным перевозчикам осуществлять неограниченное число поездок в указанный в разрешении срок его действия с целью выполнения перевозки грузов между пунктами загрузки и выгрузки, расположенными в двух разных странах-членах данной организации, грузовым автомобилем или грузовым автотранспортным средством с прицепом или полуприцепом, в котором по крайней мере тягач зарегистрирован в стране-члене, а также осуществлять проезд груженых или порожних указанных автотранспортных средств через территории стран-членов».

Активный выход молдавских предприятий на рынки третьих стран стал возможным лишь в 1996 году после вступления Молдовы в Европейскую конференцию министров транспорта. Это позволило молдавским перевозчикам осуществлять перевозки не только в двустороннем сообщении, но и осуществлять перевозки между странами-членами этой организации (перевозки между третьими странами). На сегодняшний день в Молдове на международных перевозках задействованы более 6 тыс. единиц грузовых автомобилей. Многократные разрешения ЕКМТ дают право в течение целого года использовать инфраструктуру всех 44 стран, являющихся членами ЕКМТ. Базовая квота Молдовы составляет 128, столько же, сколько у Эстонии, Словении, Литвы, Латвии, Македонии, Словакии. Квота учитывает десять критериев, в частности, ВВП, внешнюю торговлю, население. Национальное агентство автотранспорта, совместно с Министерством транспорта и дорожного хозяйства согласовали на 2010 г. - 1075 разрешений (стоимость каждого 700 евро) для грузового транспорта, соответствующего экологическим требованиям, - Евро-4 и Евро-5, что на 20% больше 2008 г, но и не превышает уровень 2009 г (1075 ед.).

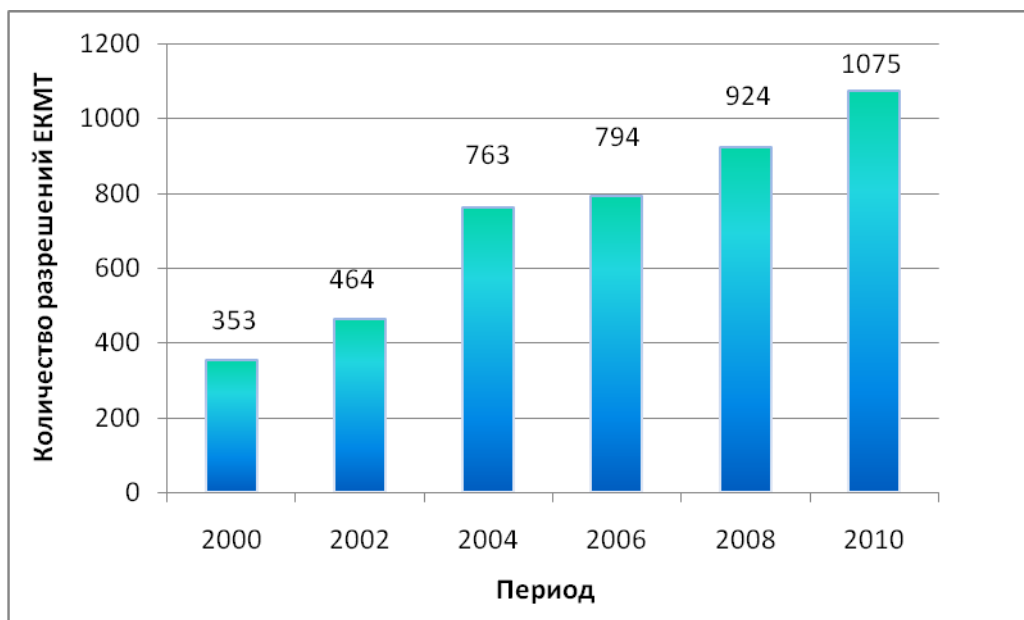


Рис.2-Количество разрешений ЕКМТ, распределённых Республике Молдова

Для сравнения, в 2008 году было выдано 660 разрешений ЕКМТ для Евро-3 и 235 для Евро- 4. В текущем году автомобилям, соответствующим Евро -3, запретилось выдавать данные разрешения. В республике же насчитывается 1513 грузовых автомобилей Евро-3, и именно с этим связано большинство нарушений условий ЕКМТ.

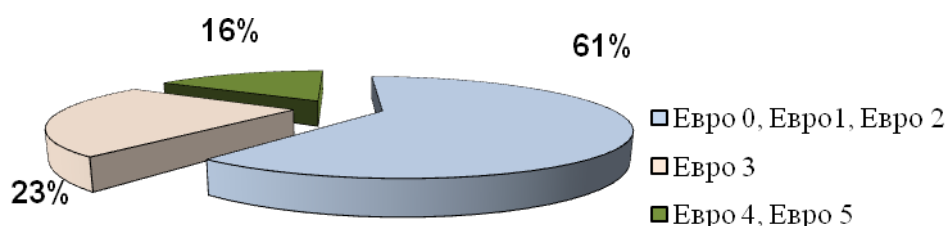


Рис. 3 - Структура парка автотранспортных средств в Молдове по стандартам Евро.

Проблема состоит ещё и в том, что на протяжении двух лет были зарегистрированы случаи нарушений в использовании ЕКМТ, и особенно часто – при перевозках в Российскую Федерацию. Компетентные органы России грозились закрыть право въезда на ее территории молдавским перевозчикам по разрешениям ЕКМТ. В 2009 году с большим трудом конфликт был улажен. Был закрыт въезд в Россию только для 20 молдавских фирм (более 1000 фирм имеют лицензии на международные грузоперевозки). Однако и в 2010 году нарушения не прекратились.

Основными видами нарушений, зафиксированных российской стороной являются: передача разрешений ЕКМТ другой фирме, несоблюдение режимов работы и отдыха и т.д. Отмечены случаи, когда в одно и то же время с одним и тем же разрешением разные машины переходили границу России со стороны Украины и Прибалтики (то есть, не исключена фальсификация разрешений ЕКМТ).

Если Россия или Украина поднимут в Париже вопрос о нарушениях в использовании ЕКМТ молдавскими перевозчиками, то Молдова может быть исключена из системы международных

автомобильных перевозок или может быть внесено ограничение на использование ЕКМТ, что существенно может сократить работу наших перевозчиков на рынках третьих стран. Это означает гибель отрасли в Молдове.

В таком случае, если в результате проверки выявляются фальсифицированные документы на автотранспорт, то разрешения на перевозки нужно срочно изымать и передавать другим предприятиям. Серьёзным вопросом является - кто и как допустил появление таких документов: перевозчики, дилеры, или же работники, которые выдают разрешения. Например, произведенные до 2004 года машины не могут соответствовать Евро-4 или Евро-5. Даже если машины были переделаны, модифицированы и т.д., то они все равно не соответствуют нормативам.

Однако по словам перевозчиков роль министерства должна сводиться не к наказанию молдавских перевозчиков, а к тому, как создать ситуацию, чтобы перевозчик мог пересекать границу без нарушений, так как при таких условиях распределения разрешений они (перевозчики) вынуждены заниматься фальсификацией документов.

По неофициальным данным, на рынке страны фальсифицированных разрешений ЕКМТ в два раза больше, чем оригиналов, что наносит большой ущерб не только конкурентоспособности наших предприятий, но и имиджу страны.

Конкурентоспособность в данном бизнесе зависит от согласованной экспедиторской работы, от работы с клиентурой, желательной постоянной. В настоящее время основная деятельность перевозчиков сконцентрирована на Балканах. По вине кризиса часть молдавских компаний переживает не лучшие времена. Если быть конкретнее, то около 15% компаний, входящих в АПА, с начала 2009 года буквально простаивали. Ими был утерян ряд европейских клиентов. Основная причина - конкуренция, ужесточение доступа на рынки третьих стран, высокие тарифы на клиентские услуги. В таких непростых условиях молдавский рынок продолжает терять квалифицированных водителей. Они трудоустраиваются в страны ЕС, Россию, получая там более высокую оплату.

Молдавские перевозчики и дальше будут испытывать усиление конкуренции, как на национальном, так и на международном уровнях. В этой связи многое будет зависеть от позиции государственных органов власти: продуманная политика по допуску к перевозочной деятельности, развитие законодательной базы, координация и регулирование перевозок на национальном и международном уровнях.

Литература:

1. Абалонин С.М. Конкурентоспособность транспортных услуг – М.:ИКЦ «Академкнига», 2004
2. Савин В.И., Щур Д.Л. Перевозки грузов автомобильным транспортом – М.:Из-во «Дело и Сервис», 2007
3. www.statistica.md
4. www.logos.press.md