

*РЫНОК ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ  
УСЛУГ В ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ-25*

---

Расширение Европейского союза предоставляет Республике Беларусь возможность принять участие в практической реализации новых как для стран ЕС, так и соседей ЕС, подходов и методов осуществления экономической политики в целом и отдельных ее областей: таможенного дела, транспортной политики и внешнеэкономической деятельности.

Особо значимыми результатами реформ ЕС в экономической политике является создание единого таможенного пространства, проведение общей транспортной политики (ОТП) и передача отдельными странами ЕС на добровольной основе функций регулирования в этих областях центральным органам управления в Евросоюзе.

ОТП ЕС, определяющая общее для всех стран — членов ЕС-25 условия транспортировки грузов под таможенным контролем, регламентируется следующими документами:

1. Таможенный кодекс ЕС, принятый Советом Европы 19.10. 1992 г. с последующими дополнениями;
2. Соглашение стран Евросоюза и стран Европейской ассоциации свободной торговли от 20.05. 1987 г. об “Общем методе транспортировки грузов” с дополнениями (Конвенция об общем транзите);
3. Соглашение стран Евросоюза и стран Европейской ассоциации свободной торговли от 22.05. 1987 г. о “Едином административном документе для перевозок грузов” с дополнениями;
4. Решение Европейского парламента и Совета от 19.12. 1996 г. о развитии таможенного дела в ЕС по программе “ Таможня 2000” с дополнениями;
5. Протокол конференции “Евротранзит” Европейской комиссии от 6—7.02. 1997 г.

Реализация ОТП ЕС проходит в условиях значительно усилившейся конкуренции на рынке транспортно-экспедиционных услуг в ЕС. Почти все транспортные предприятия ЕС отметили увеличение в 2003 г. затрат по сравнению с предыдущим годом.

Предварительная смета расходов была существенно превышена из-за того, что к началу 2003 г. значительно возросли цены на горючее. Традиционный способ снижения некоторой части расходов на топливо — заправка грузовиков в других странах — членах ЕС, таких как Люксембург и Австрия, где налоги на топливо значительно ниже, чем, например, в Германии. Но пользоваться этим методом могут лишь те транспортные предприятия, чьи автомобили совершают рейсы в указанные страны, пересекая соответствующие границы.

Более чем у половины транспортных предприятий ЕС увеличились расходы на зарплату персонала. Расходы также увеличились за счет более высоких, чем в прошлом году, страховых премий.

Наряду с возросшими затратами на запчасти, в частности, выросли цены на шины, увеличились государственные налоги, среди которых налог на получение разрешения на проезд и на полицейское сопровождение грузового транспорта.

В 2003 г. повышение расходов на грузоперевозки у части транспортных предприятий ЕС объяснялось еще и тем, что им приходилось безвозмездно оказывать

разного рода побочные и сервисные услуги. Тенденция такова, что заказчик требует оказания более качественных транспортных услуг за ту же цену. Особенно это относится к предприятиям, специализирующимся на дальних перевозках, от которых требуется, чтобы режим перевозки товаров обеспечивал соответствие фактических (качественных и количественных) показателей товара указанным в сертификате.

Обнаруживаются и другие источники увеличения затрат многих транспортных предприятий, такие как: длительные простои во время ожидания погрузки/выгрузки, особенно в секторе перевозки продовольственных товаров; в торговом секторе; на центральных складах и больших товарных станциях.

Грузоперевозчики Республики Беларусь, как и транспортные компании Евросоюза, уже сегодня сталкиваются с ростом конкуренции на рынке транспортных услуг в ЕС и, в частности, с возрастающими требованиями к качеству грузоперевозок и с дополнительными условиями заказчиков в пределах оговоренного фрахта на перевозку, а именно:

- соблюдение точных дат загрузки и выгрузки груза, независимо от реальных возможностей исполнителя и фактически складывающихся обстоятельств при осуществлении перевозки грузов;
- соблюдение таможенных процедур, принятых в ЕС, с которым перевозчики и экспедиторы в Республике Беларусь недостаточно или вовсе не знакомы;
- загрузка транспортного средства по технологической схеме, которая оптимальна для заказчика с целью сокращения времени и средств при выгрузке и загрузке груза, но неприемлема или чрезвычайно сложна для грузоперевозчика или для транспортировки груза по маршруту следования;
- привлечение экипажа транспортного средства к погрузочно-разгрузочным работам или требование заказчика о наличии в составе экипажа экспедитора для выполнения сопутствующих вспомогательных работ при погрузке и выгрузке груза;
- перевозка грузов без указания точных сведений о месте выгрузки. Как правило, указывается адрес экспедиции для завершения перевозки грузов под таможенным контролем, которая по прибытии груза дает указание о месте выгрузки. Причем дополнительные расходы по доставке груза и ненормативному простоя транспортного средства под выгрузкой не принимаются заказчиком во внимание;
- выгрузка и загрузка груза в нескольких местах, при этом расстояние между местами может быть значительным. Дополнительные расходы исполнителя в этом случае также рассматриваются заказчиком как совокупные и включенные в стоимость ранее оговоренного фрахта.

Компенсировать увеличившиеся расходы некоторым предприятиям в ЕС удалось прежде всего за счет сокращения собственного автопарка и, соответственно, обслуживающего персонала, а также за счет сокращения убыточных рейсов. Если все же такие рейсы необходимо было проводить, поскольку существуют обязательства перед важными клиентами, то погрузочно-разгрузочные работы по возможности перекладывались на субподрядчиков.

В 2003 г. лишь немногим транспортным фирмам ЕС удалось увеличить доходы по сравнению с прошлым годом. Решающим фактором в этом послужило использование информационных технологий и целенаправленный выбор клиентуры и маршрутной сети, которые отвечали интересам транспортного предприятия, что и привело к более эффективному использованию мощностей автопарка.

На рынке транспортных услуг ЕС особенно ухудшается положение малых и средних грузоперевозчиков. Они подвергаются постоянному вытеснению со стороны конкурентов — крупных предприятий с сильной логистикой, которые расширяют свои сети, завоевывая все большее количество выгодных клиентов.

С одной стороны, транспортным фирмам ЕС-15 трудно конкурировать с аналогичными фирмами некоторых стран — новых членов ЕС в силу существующей

в этих странах дотационной поддержки транспортных предприятий, а с фирмами стран Восточной Европы — из-за дешевизны местной рабочей силы и низкой платы за транспортные услуги.

С другой стороны, расширение ЕС до 25 стран рассматривается многими экспедиторскими и транспортными фирмами ЕС-15 как шанс для развития. Транспортным предприятиям станет гораздо выгодней, чем это было до сих пор, создавать филиалы во вновь вступивших странах, или улучшать структуру расходов, покупая восточно-европейские предприятия или принимая в них долевое участие.

Возрастающая конкуренция грузоперевозчиков и экспедиторов на рынке ЕС после вступления в союз еще десяти стран Центральной и Восточной Европы естественно отразится на распределении объема услуг по транспортировке грузов в (из) соседние с ЕС страны, и, надо полагать, не в пользу перевозчиков и экспедиторов Республики Беларусь. Перевозчики и экспедиторы из стран ЕС — непосредственных соседей Республики Беларусь — ищут работу на рынке транспортных услуг, ориентированном на восток, так как составить достойную конкуренцию транспортным и экспедиционным компаниям из стран ЕС-15 в ближайшее время не представляется возможным.

ЕС-25 создает оптимальные условия для работы автомобильных грузоперевозчиков из ЕС на восточном направлении рынка грузоперевозок за счет:

1) ограничения и ужесточения порядка использования многократных разрешений (книжка ЕКМТ — Европейская конференция министров транспорта), двусторонних и специальных разрешений на перевозку грузов в (из) “третьи страны” для перевозчиков других стран, в том числе Республики Беларусь;

2) приоритетного применения процедуры перевозки грузов под таможенным контролем по общему методу, что дает значительные преимущества для перевозчиков из стран ЕС;

3) создания специальных систем контроля за действиями перевозчиков, учета и анализа ошибок при осуществлении перевозки грузов под таможенным контролем по общему методу, что приведет впоследствии к правовым ограничениям перевозчиков, имеющих нарушения процедуры, в реализации профессиональной деятельности на рынке транспортных услуг;

4) интенсивного развития совместного проекта ЕС и России “Калининградский транзит”, что позволит вовлечь:

- значительную часть объема рынка услуг транспортных и экспедиционных предприятий Польши, Литвы, Латвии и других государств в грузооборот ЕС — Россия на условиях использования двусторонних разрешений или на других договорных условиях;

- транспортную инфраструктуру Калининградской области в грузооборот ЕС — Россия, включая железнодорожный, морской и воздушный транспорт;

- участников процесса в осуществление перевозки грузов под таможенным контролем по общему методу;

5) интенсивного развития других, альтернативных автомобильному транспорту средств транспортировки грузов, перераспределения объемов грузоперевозок до 20 % на железнодорожный, морской и воздушный транспорт. Такая задача поставлена при реализации ОТП ЕС и Дорожного кодекса ЕС на следующие 3 года.

Расширение ЕС на Восток одновременно и шанс, и риск. Оно дает транспортным и экспедиторским предприятиям возможность завоевать новые рынки и повысить долю доходов при условии, если они смогут приспособиться к новой ситуации.

Вышеизложенное позволяет выделить ряд факторов, влияние которых является значительным для участия экспедиторов и транспортных компаний Республики Беларусь в распределении общеевропейского рынка грузоперевозок как в западном, так и в восточном направлениях.

---

1. Возрастающая конкуренция транспортно-экспедиционных предприятий как на общеевропейском рынке, так и вне ЕС-25.

2. Увеличение расходов транспортно-экспедиционных предприятий Республики Беларусь в ЕС-25.

3. Возрастающие технические требования к транспортным средствам, что вынуждает предприятия увеличить инвестиции на приобретение новой техники, соответствующей требуемым в ЕС-25 техническим параметрам.

4. Перераспределение грузопотоков в ЕС на другие виды транспорта (железнодорожный, морской, речной и воздушный) с целью снижения нагрузки на автомобильный вид транспорта.

5. Создание нового маршрута следования транзитных грузов из ЕС в Российскую Федерацию через Калининградскую область.

6. Проведение Общей транспортной политики ЕС.

Следует отметить имеющиеся возможности у Беларуси для влияния на эти факторы за счет:

присоединения Республики Беларусь к соглашению “Об общем методе” при условии подписания с ЕС основополагающих документов о партнерских отношениях;

распространения в Республике Беларусь на условиях взаимодействия и кооперации с уполномоченными органами управления в ЕС отдельных элементов общего метода в рамках концепций и программ, предложенных ЕС для развития добрососедских отношений.

Республика Беларусь за счет правовых, организационных, технических мер имеет возможность приблизиться к решению вопроса с ЕС о создании наиболее привлекательных условий для двусторонних и транзитных грузоперевозок по территориям ЕС и Беларуси.