



UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION
(BSEC-URTA)

DOC/GA09/ECMT/06

Стамбул, 01 мая 2006

ДЕВЯТОЕ СОБРАНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ BSEC-URTA

Зал заседаний ПМС ЧЭС, Стамбул - ТУРЦИЯ
Четверг, 11 мая 2006г., 10:00

БУДУЩЕЕ ПАН-ЕВРОПЕЙСКОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО РЫНКА И РОЛЬ РАЗРЕШИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ЕКМТ

(Информационный документ, подготовлен Международным секретариатом BSEC-URTA)

Либерализация торговли в Европе берет свое начало в Римском договоре и создании в 1957 Европейского экономического сообщества.

Тот же договор предусматривал создание общей транспортной политики, основанной на принципах рыночной экономики и нацеленной на устранение препятствий к конкуренции между перевозчиками разных стран.

Расширение Европейского союза присоединением новых стран центральной Европы увеличило территорию, внутри которой автомобильные перевозки либерализованы на основе разрешений ЕС, выдаваемых в соответствие с количественными критериями, связанными с доступом к профессии автомобильного перевозчика, но без количественных ограничений, связанных с доступом к рынку.

Политика либерализации транспорта, разработанная в рамках Европейского союза, основана на следующих принципах:

- Экономическая эффективность путем применения принципов рыночной экономики,
- Справедливость (с целью обеспечения применения равных условий конкуренции к перевозчикам, независимо от того, являются ли они перевозчиками разных стран или разных видов транспорта),
- Защита окружающей среды и безопасность,
- Общественные органы ответственны за обеспечение выполнения и штрафы за несоответствие правилам.

С другой стороны, учреждение в 1973г. многосторонних разрешений ЕКМТ было первым шагом к либерализации транспорта в большем масштабе стран-членов Конференции.

В настоящее время, вследствие расширения Европейского союза, географический охват применения многосторонних разрешений ЕКМТ автоматически сокращен и ограничен перевозками между странами-членами ЕС, старыми и новыми с одной стороны, и внешними странами, находящимися на его восточных границах, с другой стороны, или между этими внешними странами. Однако подобные перевозки составляют малую часть по сравнению с потоком между странами-членами ЕС.

Что касается международного транспорта, либерализация позволяет экспедиторам в так называемых «богатых» странах использовать услуги перевозчиков из так называемых «бедных» стран и таким образом извлечь выгоду самим – и если они позволят, то и выгоду для своих клиентов – из разницы в стоимости труда. Данный механизм был укреплен усилиями перевозчиков из «богатых» стран увеличением продуктивности в ответ на увеличивающуюся конкуренцию, как прямую (конкуренция между перевозчиками «бедных» стран), так и косвенную (конкуренция между перевозчиками своей страны, которые сокращают свою международную деятельность и возвращаются на свой внутренний рынок).

Тогда как конкуренция в целом приносит выгоду потребителям и, следовательно, экономическому росту, либерализация также имеет своих «потерпевших», а именно,

**UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION
(BSEC-URTA)**

перевозчиков из «богатых» стран и их работников. Однако следует отметить, что перевозчики из «богатых» стран также могут сократить свои потери, или даже оказаться в выигрыше, с помощью расширения практики найма перевозчиков из «бедных» стран приобретением акций перевозчиков из «бедных» стран или организацией дочерних компаний в этих странах с целью использования деятельности своих дочерних компаний для компенсации потерь в своей стране.

Однако понятно, что не все перевозчики из «богатых» стран способны взяться за такое перемещение и по этой причине эти перевозчики пытаются оказать давление на свои правительства по замедлению процесса либерализации.

Совершенно ясно то, что происходит в данный момент: перевозчики из «богатых» стран ЕС пытаются ограничить либерализацию между Союзом и «бедными» странами на восточных границах Союза. Без сомнения, это является предпосылкой к реформе Многосторонней системы разрешений ЕКМТ.

Специальная консультативная группа Совета министров ЕКМТ подготовила отчет для министерского совещания в Москве 24 мая 2005г. под названием «Международные автомобильные перевозки грузов в Европе – доступ к рынку и будущее разрешительной системы».

Отчет содержит среднесрочный и долгосрочный анализ принципов, которые должны регулировать доступ к рынку автомобильных перевозок грузов на европейской территории.

Либерализация доступа к рынку является положительным и неизбежным событием.

Либерализация является позитивной в свете теории о международном разделении труда, которая указывает, что либерализация международной торговли товарами и услугами ведет к общей выгоде для всех стран.

Однако она также указывает, что в краткосрочном периоде изменения, привносимые либерализацией, могут произвести обратный эффект на заинтересованные стороны в развитых странах из-за низкой стоимости у новичков и способствования перемещению производства в «бедные» страны.

Это объясняет нежелание перевозчиков из «богатых» стран поддержать дальнейшее распространение либерализации, которая в настоящее время ограничена рамками Европейской экономической зоны.

Аргументы по поводу предполагаемого «низкого качества» услуг от новых участников не действительны, поскольку наложение строгих стандартов по экологии и безопасности требует от них приобретения и использования транспортных средств высокого качества, которые доступны только в странах с наиболее развитой технологией.

Либерализация доступа к рынку также неизбежна в данном экономическом и политическом контексте Европы, который характеризуется следующим:

- Прочно намеченный экономический рост в Европейских странах вне ЕС, и постоянный высокий рост торговли этих стран с ЕС-25, что делает автомобильные перевозки важными;
- Либерализация автомобильных перевозок внутри ЕС, что подтверждается солидными аргументами, которые также могут быть применены к отношениям между странами ЕС и третьими странами;
- Изменение и эффективное внедрение международных законов (в частности, свобода транзита, предусматриваемая GATT).

Обзор ситуации в ЕКМТ в настоящее время.

Отношения между странами Европейского союза и странами, не входящими в ЕС, характеризуются тем фактом, что существует множество двусторонних разрешений, но только несколько многосторонних разрешений.

Преимущества и недостатки двусторонней и многосторонней систем были изложены.

**UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION
(BSEC-URTA)**

С одной стороны, двусторонние системы позволяют странам защищать национальные интересы, договариваться о решении других проблем, управлять темпом перемен и разбираться с проблемами обеспечения выполнения и санкций напрямую. С другой стороны, двусторонние системы приводят к сегментированным рынкам, непрозрачны, могут быть дискриминационными, могут влиять на торговые отношения и быть затратными в управлении.

Что касается многосторонней системы, главным слабым звеном является отсутствие юридически внедряемого механизма контроля и санкций. Страны должны либо увеличить взаимное доверие или предоставить больше свободы ЕКМТ для контроля нарушений.

Значительный переход от двусторонней системы к многосторонней кажется желательным. Не смотря на намерение стран, которые хотят сохранить двустороннюю систему, конечной целью должно быть ее устранение.

В отчете консультативной группы утверждается, что европейские государства должны двигаться к большей либерализации, но этот процесс должен быть регулирован положениями, которые ограничивают недостатки либерализации.

Следующие меры предложены консультативной группой для сбалансированной реализации:

а) Значительное увеличение квоты многосторонних разрешений, которые заменят двусторонние разрешения. Таким образом, к 2020 г. либерализация международных перевозок будет завершена, а также к тому моменту будут устранены количественные ограничения к доступу к рынку.

б) Усиление мер безопасности с помощью прогресса в следующих областях:

- Обеспечение соблюдения и штрафы, путем отведения ЕКМТ большей роли в этих сферах;
- Гармонизация условий конкуренции, в частности, путем наложения особых требований к транспортным средствам, персоналу и фирмам, вовлеченным в систему многосторонних разрешений;
- Соответствие намеченной цели многосторонних разрешений, предотвращая их от использования, в первую очередь, с целью каботаж на территории Европейского союза, путем ограничения количества рейсов, которые владелец разрешения может совершить в третьи страны;
- Распределение квоты между странами-членами ЕКМТ, основанное на потребностях и текущем использовании полученных разрешений.

Эти заключения отчета консультативной группы на собрании министров транспорта ЕКМТ в Москве 25 мая 2005г. (СЕМТ/СМ(2005)16) основаны на двух убеждениях:

- В данном экономическом и политическом контексте в Европе невозможно сохранить такие жесткие ограничения, которые возникают, когда автомобильные перевозки организованы, в первую очередь, на основе двусторонних разрешений. Движение по пути либерализации необходимо и неизбежно. Это может быть достигнуто путем значительного увеличения числа многосторонних разрешений, которые заменят двусторонние,
- Странам, обеспокоенным тем, что либерализация примет форму стихийной конкуренции и несправедливо подвергнет опасности интересы своих перевозчиков, должны быть даны гарантии, что «правила игры», которые по этой причине могут быть ужесточены, будут соблюдены.

Совещание министров в Москве решило провести реформу многосторонней системы разрешений согласно новой системе критериев.

Следующее совещание министров ЕКМТ состоится в Дублине 17-18 мая, на котором будут приняты новые распределительные критерии, предложенные Группой по автомобильному транспорту ЕКМТ и планируемые к введению 1 января 2007г.



**UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION
(BSEC-URTA)**

В 2007г. министры проведут совещание в Софии, в повестке дня которого ожидается обсуждение некоторых вопросов касательно автомобильного транспорта:

- Упрощение, включая проблемы на пунктах пересечения границы и безопасность,
- Создание равных условий конкуренции в международных перевозках товаров и пассажиров (доступ к профессии, режим труда и отдыха, обучение, проверки, аттестация водителя и т.п.). Дебаты будут сфокусированы на результатах работы недавно созданной Целевой группы ЕКМТ по социальным вопросам.
- Ожидается, что на министерской сессии будет посвящено время на обсуждение вопросов, интересующих операторов междугородних перевозок пассажиров на автобусах (регулярные маршруты, проверки и т.д.). Идея о подготовке многостороннего соглашения о регулярных маршрутах активно отстаивалась на 4ом Европейском автобусном форуме, совместно организованном ЕКМТ и МСАТ в Кортрейке, Бельгия, 21 октября 2005г.

* * * * *