



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

REP/GA15/CRISIS/09

Istanbul, 8 May 2009

**ПЯТНАДЦАТОЕ СОБРАНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ BSEC-URTA**

Гостиница Метрополь, Ереван – АРМЕНИЯ  
Вторник, 12 мая 2009г., в 10:00

**ВЛИЯНИЕ ГЛОБАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА НА  
АВТОТРАНСПОРТНУЮ ОТРАСЛЬ В РЕГИОНЕ ЧЭС И ЕС**

*(Информационный документ, подготовлен Международным секретариатом BSEC-URTA)*

Глобальный экономический кризис имеет неизбежное и колоссальное влияние на функционирование автомобильного транспорта, в том числе и в регионе ЧЭС. Это значительное влияние постепенно создает увеличивающееся напряжение, влияющие на жизнеспособность настоящих транспортных операторов, которые сталкиваются с непреодолимым давлением, пытаются сохранить рабочую силу, содержать парк транспортных средств и выжить в эти тяжелые времена кризиса.

В то время, когда правительства всех стран ЧЭС, стран G-20, а также партнеры ООН по развитию сосредоточились на дорогостоящих комплексах мер экономической политики по спасению крупных финансовых институтов и стимуляции спроса на некоторые товары длительного пользования, такие как частные автомобили, крупные бытовые приборы, мебель, продукты информационных технологий, и т.п., автотранспортная отрасль, по которой глобальный кризис ударил особенно сильно из-за беспрецедентного резкого упада мировой торговли, осталась всеми забытой.

Однако, как только кризис дойдет до низшей точки, и начнется постепенное возрождение экономики, никто не может быть уверен, что настоящие транспортные операторы все еще будут участниками рынка.

Целью данного информационного документа является сбор статистических данных, которые могут пролить свет на масштаб влияния глобального экономического кризиса на автотранспортную отрасль в регионе ЧЭС, а также в ЕС, являющимся главным торговым партнером стран-участниц ЧЭС.

**Функционирование автотранспортной отрасли в регионе ЧЭС в 2008г.**

	2005	2006	% изменение к предыд. периоду	2007 (upd.)	% изменение к предыд. периоду	2008 (*)	% изменение к предыд. периоду
Общее кол-во перевозок	3.368.627	3.400.674	0,95	2.538.133	-25,36	2.773.278	9,26
Перевозки внутри ЧЭС	755.565	805.614	6,62	728.712	-9,55	834.310	14,49
Перевозки в ЕС	1.656.614	1.743.859	5,27	1.222.213	-29,91	1.251.434	2,39
Перевозки в др. страны	956.448	851.201	-11,00	587.208	-31,01	689.990	17,50
Внутри ЧЭС/Общее %	22,43%	23,69%		28,71%		30,08%	

В таблице сравнивается ситуация на рынке международных автомобильных перевозок ЧЭС в период с 2005 по 2008гг. Можно отметить, что в 2008г. прирост общего рынка составил 9 %, тогда как в 2007г. Наблюдался значительный спад на четверть всего рынка, согласно предоставленным Ассоциациями-членами данным. В сравнении с 2006г., количество перевозок из региона в ЕС и в другие страны значительно снизилось в 2008г. Общее количество перевозок в 2008г. снизилось на 20% по сравнению с 2006г.

**Показатели внешней торговли в регионе ЧЭС**

	2005	2006	% изменение к предыд.периоду	2007	% изменение к предыд.периоду	2008	% изменение к предыд.периоду
Внешняя торговля внутри ЧЭС	135,71	169,94	25,23	223,49	31,51	(*) 250,77	12,20
Общий объем торговли региона ЧЭС	805,62	997,24	23,79	1.207,44	21,08	1.413,11	17,03
Внутри ЧЭС / Всего ЧЭС	16,85%	17,04%		18,51%		17,75%	

В таблице приводятся различные индикаторы внешней торговли в регионе ЧЭС в 2005-2008гг., и процентное отношение между двумя смежными периодами. Можно отметить, что в 2008 году темпы роста внешней торговли внутри ЧЭС, а также общего объема внешней торговли региона ЧЭС, снизились, тем самым, снизив долю внутри-региональной торговли в общем объеме торговли региона с 18,51 % в 2007 до 17,75 % в 2008.

## Влияние глобального экономического кризиса на автотранспортную отрасль в регионе ЧЭС

### АЕВТРИ-Болгария

В 2008г. Республика Болгария сумела сохранить стабильный экономический рост в 6 % (в первые три квартала рост ВВП достигал 7 %, 7,1 % и 6,8 %, соответственно). Реальный рост ВВП в четвертом квартале 2008г. в сравнении с тем же периодом 2007г. составил 3,5 %.

До сентября 2008г. рост внешнеторгового оборота составлял от 20 до 30% в сравнении с соответствующими периодами 2007г., а с октября 2008г. темпы роста постепенно ослабли и достигли серьезного падения к началу 2009г. В январе 2009г. экспорт оказался на 27,7 % (в ЕС – на 20,5 %, в третьи страны – на 40,4 %), а импорт – на 33,1 % (из ЕС – на 23,4 %, из третьих стран – на 43,5 %) ниже, чем в январе 2008г.

В феврале 2009г. промышленное производство оказалось на 17,7 % ниже, чем в том же месяце 2008г., оборот компаний-производителей снизился на 17,2 %, а доходы от продаж в оптовой и розничной торговле были на 10,1 % ниже, чем в том же периоде 2008г.

Уровень безработицы в 2008г. составлял 5,6 %. В первом квартале этого года он постоянно увеличивается – в январе он составил 6,5 %, в феврале - 6,68 % и в марте - 6,88 %.

Согласно данным Союза импортеров транспортных средств Болгарии, продажи новых грузовых машин и автобусов в первом квартале 2009г. снизились на 70 % по сравнению с первым кварталом 2008г., и на 50 % по сравнению с первым кварталом 2007г.

До настоящего момента Национальный статистический институт обработал данные по совершенным перевозкам товаров за первые три квартала 2008г. Статистическая информация по последнему кварталу 2008г. планируется быть опубликованной 30.04.2009.

### Автомобильные перевозки товаров

Тип транспортной операции	2008					
	Первый квартал		Второй квартал		Третий квартал	
Груженные рейсы	Тыс.тонн	1ый квартал 2007=100	Тыс.тонн	2ой квартал 2007=100	Тыс.тонн	3ий квартал 2007=100
Внутренний транспорт	34 199.9	75.73	42 730.1	133.49	52 478.2	219.,01
Международный транспорт	1 512.5	92.11	1 741.7	119.96	2 091.1	112.27
<b>Итого</b>	<b>35 712.4</b>	<b>76.30</b>	<b>44 471.8</b>	<b>132.91</b>	<b>54 569.3</b>	<b>211.31</b>

Январь-сентябрь 2008	Тысяч тонн	Январь-сентябрь 2007=100
Внутренний транспорт	129 408.2	127.96
Международный транспорт	5345.3	107.84
<b>Итого</b>	<b>134 753.5</b>	<b>127.02</b>

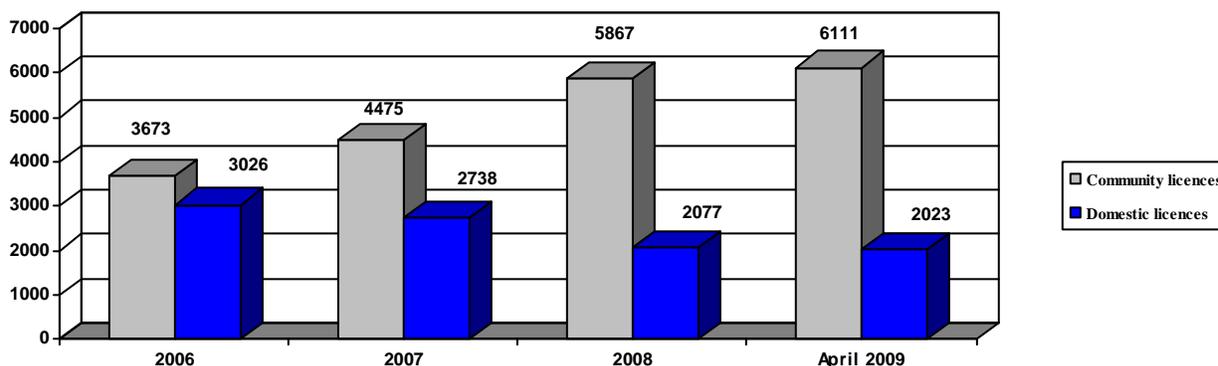
Таблица показывает, что после некоторого спада в первом квартале, во втором и третьем кварталах 2008г. перевезенные товары в автотранспортной отрасли значительно выросли – на 7,84 % по международным и на 27,96 % по внутренним перевозкам, в сравнении с первыми тремя кварталами 2007г.

Рост автомобильных перевозок до сентября 2008г. также подтверждается количеством выданных в тот период карнетов TIR. В октябре 2008г. было выдано почти то же количество карнетов TIR, что и в октябре 2007г. В ноябре начался спад (на 13 %), в декабре 2008г. – на 15 % в сравнении с 2007г., и эта тенденция

продолжается. В первом квартале 2009г. количество выданных карнетов TIR упало на 25 % в сравнении с первыми тремя месяцами 2008г.

Перевозчики предполагают, что объем грузов упал на 50-80% в зависимости от сегмента рынка. Одна из наиболее активных фрахтовых бирж TimoCom зарегистрировала коэффициент спроса/предложения 81/19, тогда как только шесть месяцев назад коэффициент был обратным, предложение превышало спрос (45/55). В то же время количество транспортных операторов увеличилось.

### Лицензированные транспортные операторы в Болгарии



Наблюдается прочная тенденция увеличения числа перевозчиков, имеющих лицензии Европейского экономического сообщества. Их число увеличилось на 60 % за двухлетний период. В то же время, количество лицензий, выданных для внутренних перевозок, снизилось на 30 %. Главная причина такого значительного спада – тот факт, что согласованный транзитный период касательно слабого финансового положения внутренних перевозчиков завершится к концу 2010г., и большинство компаний предпочитают подавать заявки на лицензии Сообщества, которые позволяют им совершать оба типа перевозок. В связи с реструктуризацией фактический рост количества операторов автомобильных перевозок в сравнении с 2006г. составляет около 20%. Более того, с начала 2009г. до 16.04.2009 лицензии получили 190 новых компаний по автомобильным перевозкам.

В последние года затраты на перевозки возросли. В автотранспортной отрасли, несмотря на снижение цен на топливо, которое составляет около трети себестоимости услуг, другие затраты увеличились на 70%. Наблюдается значительный рост стоимости труда, кроме того, сборы за пользование дорогами в большинстве государств ЕС постоянно растут. С 1 февраля 2009г. сборы за пользование дорогами для болгарских перевозчиков ввела Российская Федерация.

В условиях высокой рыночной конкуренции, особенно с конца прошлого года, фрахтовые ставки значительно снизились.

Все эти факторы приводят к тяжелому финансовому положению транспортных компаний. Существует реальная опасность банкротства, в основном для транспортных компаний, работающих на арендованных транспортных средствах и не справляющихся с выплатой арендных ставок.

С начала 2009г. было выдано 206 распоряжений об отказе в правах, предоставляемых транспортным операторам лицензиями Сообщества, которые не смогли больше выполнять требования о финансовом положении. Из них 41 распоряжение вступило в силу, на апелляцию подано 17, а оставшиеся 148 проходят процедуру правоприменения.

## II. Меры, предпринятые болгарскими компетентными органами для подавления влияния экономического кризиса

### 1. Общие меры, заявленные в правительственном плане 2009г.:

- сохранить стабильности финансовой системы при помощи поддержки механизма полного золотовалютного обеспечения и текущего фиксированного курса валют, разумного управления активом бюджета и сохранения надежности банковской системы;
- сохранять экономический рост и положительный предпринимательский настрой при помощи увеличения капитальных затрат, предназначенных для всех секторов экономики;

- меры по продолжению политики реновации и модернизации дорожной инфраструктуры для стимуляции экономической активности в регионах, создания выгодных условий для экономической и коммерческой деятельности;
- передать 500 млн. болгарских левов в Болгарский банк развития для стимуляции банков на выдачу кредитов малым и средним предприятиям;
- меры по поддержке инновационных предприятий: предусмотрены денежные средства в размере 2,3 млрд. болгарских левов, включая национальное софинансирование и денежные средства ЕС за период 2007 – 2013;
- обеспечить до конца года 196 млн. болгарский левов для бесплатной помощи по технологической модернизации предприятий;
- снизить в 2009г на 2,4 пунктов общие обязательства по социальному страхованию для работодателей;
- продолжить исполнение Национального плана занятости по созданию новых рабочих мест, обучения и профессионального образования;
- инвестировать 27 млн. болгарских левов для стимуляции работодателей сохранить штат сотрудников путем надбавки каждому 50% от минимальной заработной платы в Болгарии к их сокращенным заработным платам. Этот стимул предусматривается для тех работодателей, которые по производственной необходимости ввели сокращенные часы работы на трехмесячный период для сохранения штата сотрудников. Эта мера поможет сохранить занятость 16 000 рабочих;
- инициировать изменения в трудовом законодательстве для более гибкого и способного к адаптации бизнеса, при помощи предоставления работодателям права введения сокращенных рабочих часов по производственной необходимости на срок до шести месяцев ежегодно.

## 2. Меры, предпринятые Автотранспортным управлением:

- была принята и исполняется Программа действий против переходной экономики и повышения конкурентоспособности в пассажирских и грузовых автомобильных перевозках against, главными компонентами которой являются: строгий контроль транспортных предприятий за соответствием лицензионным требованиям; предложение прикреплять заверенные копии лицензий Сообщества к определенным транспортным средствам во избежание нечестной конкуренции; усиление контроля над грузами на риске, включая перевозки за свой свет, перевозки опасных грузов, неупакованных грузов, специализированные перевозки пассажиров и нелицензированные перевозки; активное сотрудничество с другими вовлеченными правительственными институтами – министерством внутренних дел, национальным агентством по доходам и государственным агентством по погашению задолженностей;
- была создана целевая группа по изучению спада в автотранспорте и подготовке отчета министру транспорта об обнаруженных перспективах рыночного кризиса.

3. За последний квартал прошлого года болгарские банки и лизинговые компании увеличили процентные ставки по кредитам и оплату взносов за лизинг, что негативно повлияло на финансовое положение транспортных операторов. С января 2009г. Болгарский национальный банк снизил основную процентную ставку (на сегодняшний день она снизилась на 2 пункта по сравнению с декабрем 2008г.). Процентные ставки по кредитам в коммерческих банках и лизинговых компаниях все еще остаются на том же высоком уровне. Некоторые из них пересматривают сроки погашения, но это происходит в индивидуальных случаях.

## III. Ожидания транспортной отрасли

АЕВТРИ предполагает, что транспортные операторы смогут, в ограниченном масштабе, воспользоваться антикризисными мерами правительства.

Они настаивают на усилении контроля над переходной экономикой и объявлении кризиса автотранспортного рынка путем приостановки выдачи новых лицензий на шестимесячный период.

Ожидания перевозчиков таковы, что в случае углубления кризиса возможны банкротства в больших масштабах, особенно для компаний, которые взяли в лизинг большую часть своего транспортного парка.

**АІТА-Молдова**Данные по стране

Планируемый валютный резерв в 2009г.: 2,08 млрд. USD      Ожидание: 1,27 млрд. USD

Планируемый бюджетный дефицит в 2009г.: 0,5 % от ВВП      Ожидание: 10,5 % от ВВП

Данные Ассоциации

Выдача карнетов TIR:

Год	Январь	Февраль	Март
2008	5072	6666	6524
2009	3962	4747	5636
Сокращение (%)	22 %	29 %	14 %

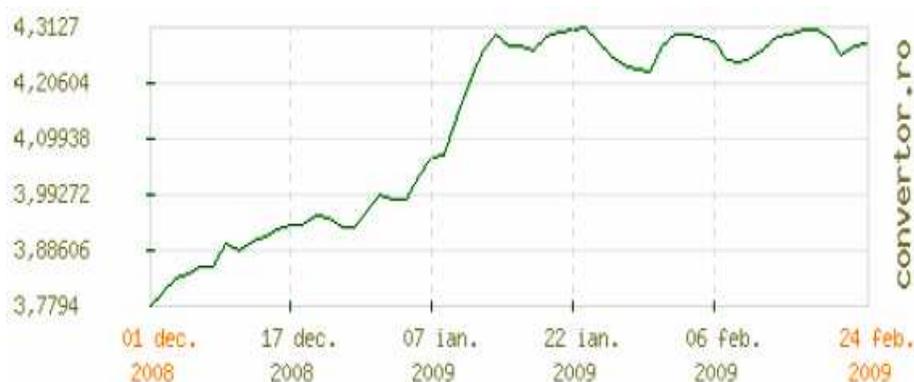
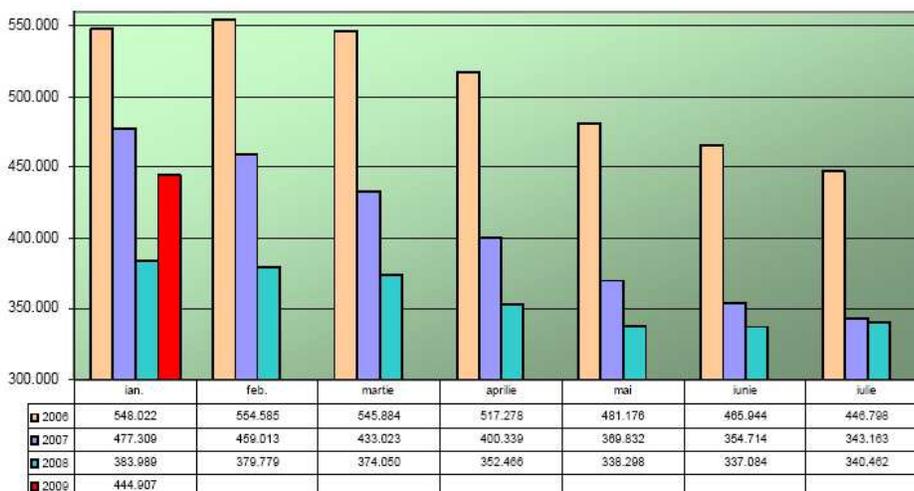
11 % членов АІТА, которые имеют разрешение на перевозки по системе TIR, не активны в 2009г.

## ARTRI и UNTRR-Румыния

ИМПОРТ и ЭКСПОРТ Румынии за последние два месяца 2008г.:-

2008	November	December
EXPORT (FOB)	↓ 9%	↓ 24,6%
IMPORT (CIF)	↓ 17%	↓ 20,7%

Процесс изменения национальной валюты (RON) с 1 декабря 2008г. до 24 февраля 2009г.:-

Статистика безработицы (январь 2009г. – отмечен **красным**)!

## Румыния – Перевозка грузов

Автотранспорт	Год	Выполненные перевозки грузов, тыс.тонн				Маршруты грузов, млн.тонн-км			
		Q I	Q II	Q III	Q IV	Q I	Q II	Q III	Q IV
Итого	2007	75119	92010	99870	89670	17159	13757	14835	13766
	2008	81232	106743			17730	14502		
Национальный	2007	69707	87746	95736	85090	5670	5938	6765	5554
	2008	75863	102142			5693	6863		
Международный	2007	5412	4264	4134	4580	11489	7819	8070	8212
	2008	5369	4601			12037	7639		

## Румыния – вновь зарегистрированные транспортные средства

Транспортные средства	Год	Квартал			
		Q I	Q II	Q III	Q IV
Грузовые машины, автопоезда, используемые для особых целей, и другой автотранспорт	2007	12503	18867	17015	17441
	2008	17222	19779	18808	
Прицепы и полуприцепы	2007	4489	6556	7421	6562
	2008	6143	7248	6265	

## Транспортные средства, въезжающие и выезжающие через пограничные пункты Румынии:

Период	Въезд в Румынию	Выезд из Румынии	Итого
01 01 – 30 11 2007	1.015.987	1.113.170	2.129.157
01 01 – 30 11 2008	1.353.191	1.585.205	2.938.396

## **АСМАР-Российская Федерация**

На основе данных, предоставленных международными автомобильными перевозчиками Российской Федерации, объем импорта транспортных операторов резко упал начиная с 4ого квартала 2008г., и эта тенденция сохранялась в январе-феврале 2009г.

Распределение объемов международных перевозок грузов Российской Федерации указывает на снижение общего объема выполненных перевозок грузов в 2008г. на 2,5 % (1 млн.тонн) в сравнении с 2007г

В четвертом квартале 2008г., в сравнении с тем же периодом 2007г., объем международных перевозок грузов, выполненных российскими перевозчиками, достиг серьезного падения на 18,2 %, в основном из-за снижения объема импорта из Финляндии на 15 %, Китая на 37 %, Литвы на 19 %, а также объема экспорта в Финляндию на 37 %, Германию и Китай на 56 % и 58 %, соответственно.

Не стоит говорить, что снижение объема международных перевозок грузов повлияло на чартерные тарифы, которые снизились к концу 2008г. на 30-40 % в сравнении с августом 2008г.

В первом квартале 2009г. количество выданных международных разрешений и карнетов TIR снизилось на 30 % в сравнении с тем же периодом прошлого года.

Согласно Федеральной службы государственной статистики (Росстат), чистые финансовые итоги транспортных организаций (которые рассчитываются как разница между общими доходами и затратами) в 2008г. составили 9,2 млрд. рублей. Таким образом, доля убыточных предприятий в этой области достигла 45,2 %, а средний доход всех сфер деятельности составил 25,2 %. В январе 2009г. чистый финансовый доход в сфере перевозок составил 3,1 млрд. рублей, а доля убыточных предприятий в этой сфере составила 62 %.

## **Меры, предпринимаемые Правительством Российской Федерации по преодолению экономического кризиса**

### В налоговой и бюджетной политике:

- значительные изменения в сроках и условиях оплаты налога на добавленную стоимость (НДС) и подоходного налога. Целью является введение единого налога, чтобы исключить ссуды от государственных налогоплательщиков;
- упрощение правил возмещения налоговых долгов;
- оптимизация процедуры сбора НДС по авансовым платежам;
- увеличение амортизационных премий для индивидуальных групп с фиксированным активами от 10% до 30%;
- снижение налоговых ставок с 24% до 20%;
- в апреле 2009г. намечено возвращение к вопросу о национализации налоговой системы.

### В политике занятости:

- максимальный размер пособия по безработицы вырос с 3124 рублей до 4900 рублей;
- федеральный бюджет предусматривает до 50 млрд. рублей (всего из 325 млрд.) на активную политику занятости, включая: общественные работы, как для безработных, так и для граждан, переведенных на частичную занятость или уволенных; быстрая переподготовка сокращенных рабочих; содействие в переводе на новое место работы.

В марте 2009г. правительство Российской Федерации подготовило программу приоритетных действий по преодолению влияния глобального финансового кризиса в 2009г. Стоит отметить, что Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) также внесла свой вклад в вышеупомянутую антикризисную программу, которая находится в настоящий момент на стадии завершения.

## UND и ТОВВ-Турция

Как хорошо известно, кризис, начавшийся с финансового сектора США, распространился по всему миру и всем отраслям. Следовательно, в последние пять месяцев, когда влияние кризиса стало ощущаться наиболее сильно, ситуация также задела и Турцию. Очевидным показателем этого является сокращение экономики на 6.2 % в последнем квартале 2008г. Более того, в первом квартале 2009г. ожидаются еще худшие показатели.

Данная ситуация естественным образом сказывается также и на транспортном секторе. Страны, являющиеся основными турецкими экспортными партнерами, вошли в серьезный период рецессии. Кризис задел такие страны, как Германия, Россия и Франция, которые являются важнейшими торговыми партнерами Турции. Наблюдаемый спад экспорта Турции также отразился и на транспортном секторе. Принимая во внимание тот факт, что 42 % экспорта Турции перевозится автомобильным транспортом, снижение экспорта естественным образом задела автотранспортный сектор Турции.

В этом контексте, экспорт Турции в марте 2009г. снизился на 34,92 % в сравнении с тем же месяцем прошлого года, и составил 7,1 млрд. \$. А если сравнить с тремя месяцами прошлого года, то экспорт сократился на 33 % и составил 21,9 млрд. \$.

Параллельно с этими событиями, статистика по отрасли международных автомобильных перевозок показывает, что за первые два месяца 2009г. количество транспортных операций во все страны уменьшилось на 12 %, и на 24 % по импортным транспортным операциям.

С распространением кризиса с США до европейского континента и его последствиями, экспортные транспортные операции в эти регионы сократились на 26 % за первые два месяца 2009г., тогда как обычно наблюдался ежегодный прирост в 15 %. Кроме того, в сравнении с 2007г., в 2008г. наблюдался рост экспортных транспортных операций в Россию и страны СНГ, составивший 31 %, но в первые два месяца 2009г. был зарегистрирован спад, составивший 5% по этим регионам.

Совет директоров UND разработал некоторые профилактические меры для преодоления финансового кризиса с минимальными потерями. В этой связи, и отрасль, и правительство должны предпринять необходимые меры, включающие:

Защита льгот социального страхования и налогов, заключение с банками необходимых соглашений, останавливающих аннуляцию кредитов, реализация различных цен на закупку топлива для транспортного сектора, признание статуса СМБ для международных транспортных компаний и предоставление таким компаниям права пользования доходами от инвестиций, решения, направленные на компенсацию сборов за разрешения, налагаемых соседними странами, - вот некоторые из профилактических мер.

Более того, в такое время фирмы также имеют некоторые обязательства. Прежде всего, фирмы должны увеличить сбережения внутри своих предприятий. Поскольку рынок сократится, вместо деструктивной конкуренции они должны найти пути для создания партнерств или возможного сотрудничества. Для снижения затрат они могут коллективно использовать операционные центры.

Транспортный сектор Турции пытается восполнить потери рынка Европы с помощью Среднего востока, но все таки они не компенсируют друг друга. По этой причине, во избежании большего ущерба от 30 %-ного сокращения перевозок, правительству и фирмам необходимо немедленно принять обязательные предупреждающие меры.

### Экспорт из Турции в другие страны ЧЭС

Страна разгрузки	2006	2007	Годовое изменение	2008	Годовое изменение	Март 2008	Март 2009	Годовое изменение
<b>РУМАНИЯ</b>	38.590	53.470	39%	49.093	-8%	14.171	7.520	-47%
<b>ГРЕЦИЯ</b>	24.956	28.492	14%	31.144	9%	7.590	6.823	-10%
<b>БОЛГАРИЯ</b>	23.674	25.195	6%	28.141	12%	5.740	7.382	29%
<b>СЕРБИЯ</b>	7.185	9.197	28%	8.079	-12%	2.149	1.324	-38%
<b>МОЛДОВА</b>	2.160	2.776	29%	3.289	18%	958	434	-55%
<b>АЛБАНИЯ</b>	3.342	4.718	41%	4.876	3%	1.087	1.074	-1%
<b>ГРУЗИЯ</b>	19.547	28.152	44%	34944	24%	6.879	6.080	-12%
<b>РОССИЯ</b>	15.139	15.424	2%	17927	16%	3.303	1.878	-43%
<b>АЗЕРБАЙДЖАН</b>	13.401	22.124	65%	36158	63%	5.988	9.189	53%
<b>АРМЕНИЯ</b>	0	4		205		4	13	

**Количество грузовых машин, пересекающих турецкие пограничные пункты в 2007г.**

Название пограничного пункта	Количество въездов		Количество выездов	
	порожний	груженный	порожний	Груженный
Ambarlı	80	12,118	85	12,876
Cilvegözü	39,458	13,292	4,603	44,011
Dereköy	-	5	4	-
Gürbulak	27,662	49,730	4,847	82,318
Habur	271,660	28,274	25,956	282,200
Hamzabeyli	31,640	50,286	9,020	63,692
Haydarpaşa	624	50,999	1,823	47,786
İpsala	27,119	34,915	2,938	63,711
Karıkule	63,384	186,842	2,538	252,684
Öncüpinar	9,817	11,069	3,863	18,580
Sarp	56,283	7,872	969	63,222
<b>ИТОГО</b>	<b>527,647</b>	<b>433,284</b>	<b>56,561</b>	<b>918,204</b>

**Количество грузовых машин, пересекающих турецкие пограничные пункты в 2008г. (01 01 - 30 11)**

Название пограничного пункта	Количество въездов		Количество выездов	
	порожний	груженный		порожний
Ambarlı	180	11,473	42	14,473
Cilvegözü	30,855	15,448	5,646	42,302
Dereköy	1	-	41	2
Gürbulak	29,547	39,430	4,465	78,305
Habur	243,435	41,468	32,236	258,445
Hamzabeyli	40,130	59,535	3,216	69,391
Haydarpaşa	1,402	59,937	1,132	57,078
İpsala	29,469	30,371	2,237	61,741
Karıkule	59,522	150,860	1,667	237,247
Öncüpinar	4,850	7,053	4,274	7,585
Sarp	69,074	7,616	976	74,878
<b>ИТОГО</b>	<b>508,465</b>	<b>423,191</b>	<b>55,931</b>	<b>901,447</b>

Источник: ТОВВ

**ОЖИДАНИЯ ОТРАСЛИ ОТ ТУРЕЦКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА**

Экономические условия ухудшились из-за глобального экономического кризиса, делая необходимым как сотрудничество между отраслевыми компаниями и другими участниками, вовлеченными до определенных масштабов в логистическую отрасль, так и надежное ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО. Учитывая данную необходимость, UND призвал правительство принять следующие меры, необходимые для спокойного существования турецкой внешней торговли и турецкой отрасли международных автомобильных перевозок грузов, и обеспечения минимального уровня защиты от неизбежной угрозы:

1. Отсрочить оплату премий социального страхования и соответствующих налогов,
2. Заключить договора с банками, обеспечивающие упрощение использования кредитов и предотвращение аннуляции кредитов во избежание кризиса ликвидности,
3. Создать специальную систему цен на топливо для транспортной отрасли (снижение акцизных налогов и т.п. / использовать лучшие практики, например, такие, какие применяются в Италии),
4. Расширить специальную процедуру, применяемую на пограничных пунктах касательно покупки топлива (освобождение топлива от акцизных налогов и НДС), на пункты погрузки,
5. Обеспечить на выезде из Турции возможности беспшлинной закупки топлива, дозволенной при въезде (освобождение топлива от акцизных налогов и НДС), что позволит перевозчикам покупать топливо на топливных заправках, находящихся на пограничных пунктах,
6. Разрешить международным транспортным компаниям получить статус предприятия МСБ,
7. Гарантировать принятие Экспортно-импортным банком в качестве гарантий парка транспортных средств, подобно принятию нефинансовых гарантий, и создание специально предназначенного для этого страхового фонда,
8. Реализовать необходимые меры по минимизации простоев на таможенных пунктах и границах для увеличения эффективности,
9. Наложить строгое ограничение на "период инкассовых платежей", подобное применяемому во Франции, и применять санкции против тех компаний, которые во время не исполняют данное требование (оплата фрахтовых ставок),
10. Контролировать существующую проблему перенасыщенности путем «заморозки существующего процесса выдачи лицензий» (на основании которого новые компании получают лицензии доступа к профессии) на определенный период, согласно принципам, уже существующим в Законе и положении об автомобильном транспорте.
11. Освободить отрасль от налогов на автотранспортные средства.

**AIRCU-Украина**

АсМАП Украины не имеет подробных статистических данных по объему внутренних и международных автомобильных перевозок грузов (ежемесячные показатели в тоннах и тонн-км).

В целом, в предыдущие годы украинский рынок автомобильных перевозок грузов развивался динамично.

В 2007г. экспортная деятельность грузового автотранспорта выросла на 33.7% по сравнению с 2006г., а импортная деятельность грузового автотранспорта выросла на 27.2%, составив 5.8 и 8.8 млн.тонн, соответственно (информация Государственной таможенной службы Украины).

По информации Государственного комитета по статистике Украины, объем внутренних автомобильных перевозок грузов составил 1'167 млн.тонн в 2007г. и прогнозируется около 1'367 млн. тонн в 2008г.

Количество транспортных средств, пересекающих крупнейший пограничный пункт "Ягодин" на западной границе Украины с Польшей (въезд / выезд) составило 291'001 за период с января по ноябрь 2008г., включая в октябре - 30'445 и в ноябре - 25'564. За тот же период с января по ноябрь 2007г. оно составило 271'278, включая в октябре - 29'521 и в ноябре - 27'502.

Перевозчики – зарегистрированные члены АсМАП Украины, использовали 6'250 транспортных средств за период с января по ноябрь 2008г., за тот же период 2007г. использовалось 6437 транспортных средств, практически то же количество.

АсМАП Украины не имеет статистики по количеству банкротств среди операторов грузовых автомобильных перевозок, членов АсМАП Украины.

Количество карнетов TIR, выданных АсМАП Украины за период с января по ноябрь 2008г., составило 314'841, включая 29'843 в октябре и 21'873 в ноябре. За тот же период 2007г. эта цифра составляла 314'350 карнетов, включая 32'916 в октябре и 32'687 в ноябре.

Источник: АсМАП Украины

## **6 СПАСИТЕЛЬНЫХ МЕР МСАТ ДЛЯ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ**

На прошедшем совещании Генеральной ассамблеи в Женеве 3 апреля 2009г. МСАТ принял специальную резолюцию по уменьшению влияния экономического кризиса на автомобильный транспорт.

В этой связи, МСАТ также призвал все правительства применить стратегию восстановления для автотранспортной отрасли, основанную на следующих шести спасительных мерах:-

### **1. Сократить расходы для автомобильных перевозок**

- принять решение не вводить новых налогов или сборов, которые дублируют налоги на автомобили и топливо,
- проанализировать способы уменьшения существующих налогов и сборов.

### **2. Восстановить наличие кредитных линий для автотранспортных компаний**

- стимулировать банки вновь начать кредитование,
- рассмотреть возможность отсрочки долгов для предотвращения крушения компаний из-за краткосрочных капитальных ограничений.

### **3. Пересмотреть принципы неплатежеспособности**

- помочь предприятиям, разрешив работать в сокращенном объеме вместо ликвидации всей компании.

### **4. Отвергнуть нео-протекционизм**

- сохранить свободное перемещение товаров и услуг.

### **5. Удерживать рабочих в отрасли**

- не терять квалифицированных рабочих, которые будут необходимы, как только возродится спрос на перевозки,
- применять схемы 'экономической безработицы' (платить заработную плату рабочим, находящимся в положении безработных на временных период).

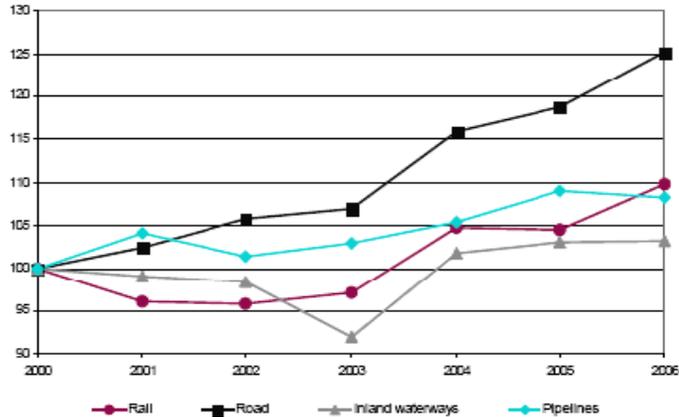
### **6. Реинвестировать в дороги**

- общественная работа и инфраструктурные схемы являются доказанными методами по сохранению контроля над безработицей и избавлению от «узких мест» в дорожных сетях.

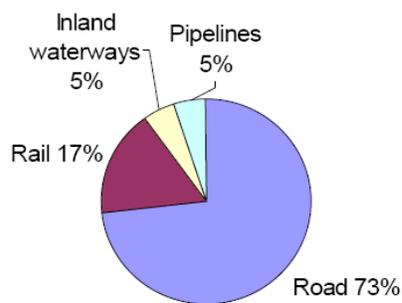
## Автомобильные перевозки товаров в Европе (2005-2008)

### Развитие грузовых перевозок внутренним транспортом в ЕС-27 – на основе тонн-км (2000=100)

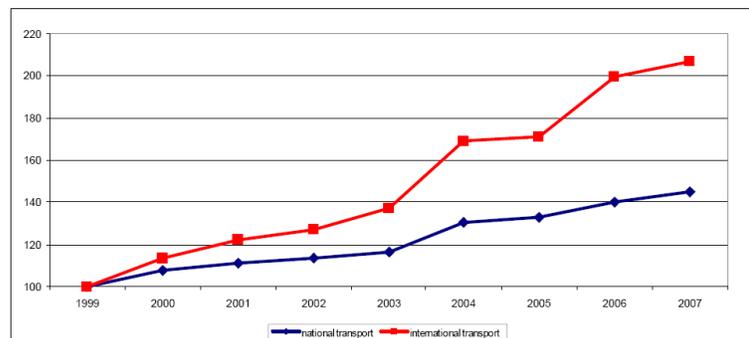
Общие перевозки грузов внутренним транспортом в ЕС составили 2,595 млрд. тонн-километров (т-км) в 2006г. Автомобильные перевозки грузов составляют около 73% рынка перевозок грузов внутренним транспортом. Железные дороги имеют долю в 17 %, внутренние водные пути и нефтепроводы имеют каждый по 5 %.



### Доля внутренних видов транспорта в грузовых перевозках ЕС, в т-км– 2006



### Развитие национальных и международных автомобильных перевозок грузов (индексы основаны на т-км) – 1999-2007 – ЕС-27

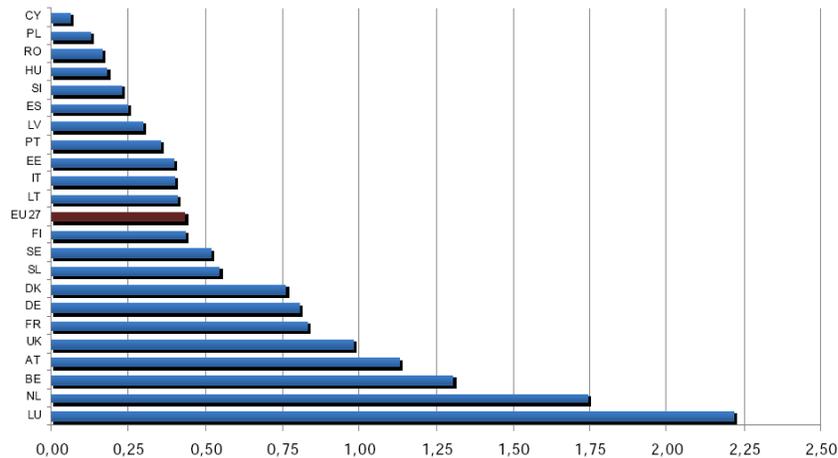


Международные автомобильные перевозки грузов в 2006г. составили около трети (или 612 млрд. т-км) от всех автомобильных перевозок грузов в ЕС. Национальные автомобильные перевозки грузов составили оставшиеся две трети (1,266 млрд. т-км).

### Оборот и производительность

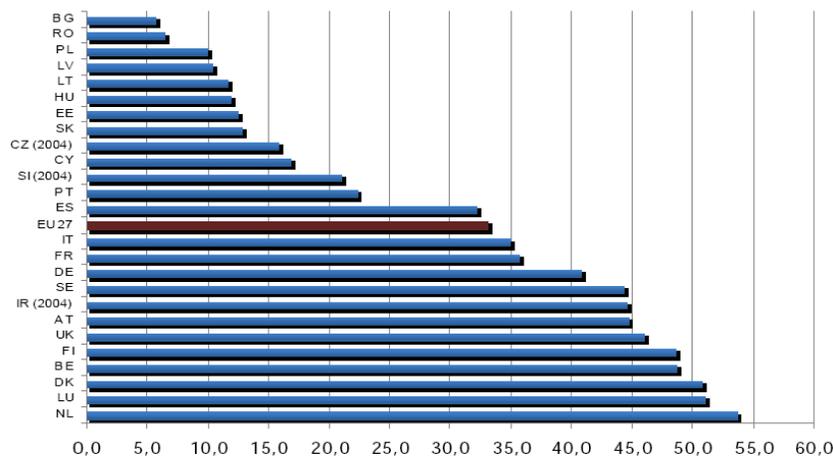
Средний оборот предприятий грузового автотранспорта ЕС-27 в 2006г. составил 430.000 Евро. Средний оборот в отдельных странах-участницах составил от 57,000 Евро на Кипре до 1.7 млн. Евро в Голландии и 2.2 млн. Евро в Люксембурге.

#### Средний оборот предприятий грузового автотранспорта (млн. евро) – 2005



#### Прирост стоимости на человека, занятого в отрасли грузовых автомобильных перевозок по стране (1000 евро) – 2005

Средняя производительность труда, измеряемая в валовой добавленной стоимости автотранспортной отрасли, приходящейся на одного рабочего, составила в 2005 г. 33,000 евро.

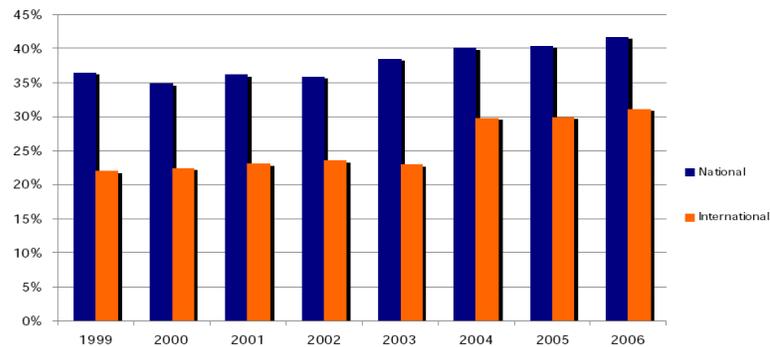


Производительность в автотранспортной отрасли в ЕС-12 была низкой, в Болгарии и Румынии она составляла всего чуть больше 5.000 Евро, а в оставшихся 10 странах-участницах ЕС-12 она составила от 10.000 Евро до 5.000 Евро. Португалия (22.000 Евро) и Испания (32.000 Евро) были единственными странами ЕС-15, находящимися ниже среднего значения для ЕС-27. С другой стороны, Голландия, Люксембург и Дания имели производительность выше 50.000 Евро.

### Эффективность

Средняя доля порожних рейсов была выше (более 35 %) для национальных перевозок в сравнении с международными перевозками (ниже 30 %). Однако, доля порожних рейсов за последние года увеличилась как в национальных, так и в международных перевозках.

### Средняя доля порожних рейсов в национальных и международных перевозках в ЕС- 1999-2006

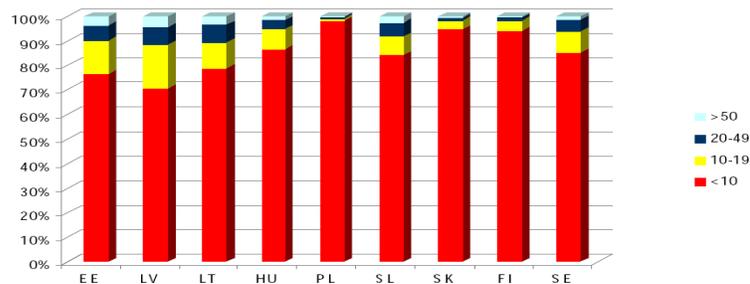


Тенденция ведет к увеличению доли порожних рейсов в последние года, как для международных, так и для национальных перевозок. В частности, очевиден скачок в 2004г. по международным перевозкам.

### Фрагментация и занятость

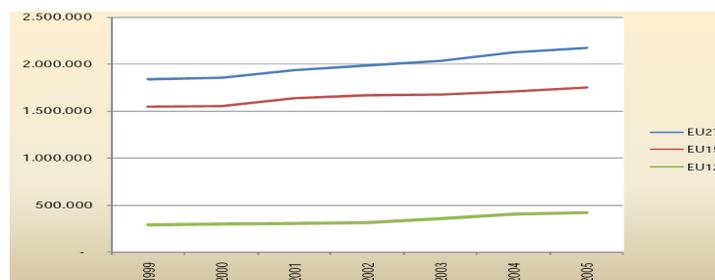
Отрасль автомобильных перевозок разделяется на большое количество мелких бизнес-единиц почти во всех странах: Испания (более чем 130.000 компаний в 2005г.), Италия (100.000 компаний) и Польша (70.000 компаний). Другие крупные рынки Франции, Великобритании и Германии имеют каждый по 30.000 автотранспортных операторов. Во всех других странах количество компаний меньше, за исключением Чешской республики, в которой количество компаний составляет около 25,000.

### Распределение автотранспортных компаний по количеству рабочих, по стране - 2004



Доля компаний с более чем 50 рабочими очень мала, обычно 1 %. С другой стороны, доля малых компаний с менее чем 10 рабочими, составляет около 80 % или больше почти во всех странах.

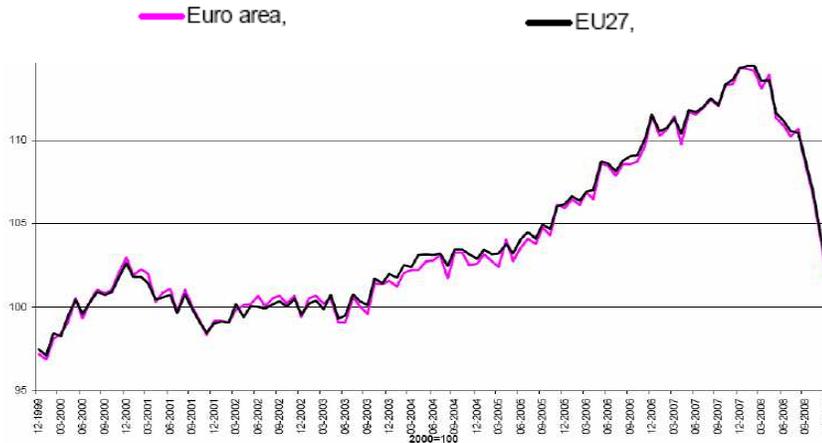
### Развитие занятости в грузовых автомобильных перевозках - 1999-2005 – EU-27, EU-15, EU-12



Количество работников в автотранспортной отрасли в странах ЕС-27 возросло с 1,800,000 в 1999г. до 2,100,000 в 2005г.

### **Краткосрочное влияние финансового и экономического кризиса на автотранспортную отрасль в ЕС**

#### **Общее промышленное производство, исключая строительство (зона Евро и ЕС27)**

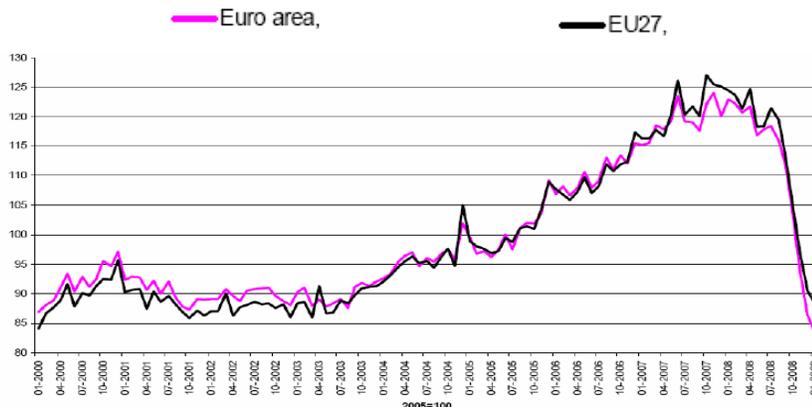


Тесно связанный с общим экономическим положением, спрос на транспортные услуги стремительно падает, и транспортные компании сталкиваются с экономическими трудностями и банкротством.

Заказы на новые автомобили стремительно упали, и в некоторых странах пришли в квази-неподвижное состояние. Согласно данным, опубликованным Renault Trucks, европейский рынок должен абсорбировать в 2009г. 256,000 грузовиков грузоподъемностью более 6 тонн, что является 37 %-ным спадом в сравнении с 2007г. Таким образом, это будет худшей характеристикой рынка с 1995г., что может привести к старению парка транспортных средств, высокой стоимости эксплуатации и низким экологическим показателям.

В общем, новые заказы на производство стремительно упали с третьего квартала 2008г. и пришли к уровню 2000г.

#### **Общее производство по заказам**



Падение цены на нефть привело к сокращению эксплуатационных расходов, которое будет продолжаться из-за заблаговременных закупок нефтераспределительными компаниями. Однако, относительно дешевая цена на нефть может привести к задержкам обновления транспортного парка на топливосберегающие транспортные средства. Более того, низкие цены на нефть не компенсируют спад спроса на автомобильные перевозки из-за напряжения от избыточных мощностей и сокращения заказов. Это также используется клиентами как аргумент для снижения цен.

Увеличивающееся количество автотранспортных компаний испытывают трудности с выполнением своих обязательств по выплатам. Согласно МСАТ, количество банкротств среди автотранспортных компаний может

возрасти до 110 % с начала 2007г. Финансовые трудности также влияют на предприятия любого размера. Французская автотранспортная организация FNTR сообщает, что из 210 случаев неплатежеспособности в автотранспортной отрасли Франции в январе 2009г. 82 % случаев имеют место среди малых и очень малых предприятий.

Отрасль, в которой около 50 % работников являются индивидуальными предпринимателями, вынуждена нести высокие социальные потери из-за кризиса. Согласно данным отрасли, на январь 2009г. около 10000 рабочих мест были утрачены во Франции, 16 000 в Испании и 4 000 в Бельгии из-за случаев банкротства с начала кризиса. Согласно данным МСАТ, всего 140 000 рабочих мест в грузовых автомобильных перевозках ЕС находятся в зоне риска или уже были потеряны с конца 2007г. Количество утраченных рабочих мест – это только один показатель влияния кризиса на занятость. Условия занятости на существующих рабочих местах также ухудшились из-за кризиса, многие предприятия вынуждены сокращать или изменять рабочие часы.

Первые прогнозы на конец 2009г. пессимистичны. В январе 2009г. МСАТ опубликовал свои ежегодные показатели автомобильного транспорта, согласно которым рост транспортного сектора в Западной Европе перешел в застой на низком уровне в первой половине 2009г. Результаты, предоставленные АСЕА (Европейская ассоциация производителей автомобилей), подтверждают эту точку зрения: за 2008г. регистрация новых грузовиков (> 3.5 т.) упала на 4.0 % в ЕС-27 и ЕАСТ (без Кипра и Мальты), в основном за счет снижения на 21.1% в ЕС-12. Последние данные по регистрации грузовых автомобилей в феврале указывают на ту же тенденцию с начала года, снижение составило 43.7 % в сравнении с февралем 2008г. по категории свыше 3.5 тонн, и 46.4 % по категории свыше 16 тонн.



Экономический кризис уже значительно повлиял на движение грузового транспорта. Объемы движения по автомагистралям снизились на 5 % (Франция) до 34 % (Испания) в декабре 2008г. в сравнении с тем же месяцем 2007г. Первые показатели 2009г. указывают на то, что данная тенденция ухудшится в ближайшем будущем. Поток (измеряемый в автомобилях на км) снизился на 8.27% в декабре 2008 в Австрии, в сравнении с тем же месяцем предыдущего года, тогда как в

январе 2009г. зарегистрирован спад, достигший 20.27 %. Международный автомобильный поток, который стремительно рос до кризиса, также оказывается затронутым рецессией. Последние статистические данные по немецким автомагистралям (Mautstatistik) показывают, что количество грузовых машин, пересекающих границы по платным автострадам в Германии в феврале 2009г. уменьшилось на 17,3 % по сравнению с предыдущим годом.