■ ПерезаГРУЗка

ДОРОГИ ДЕЛАЮТ ДЕНЬГИ

За эти деньги идет жесткая борьба среди перевозчиков. ЕАЭС может сделать борьбу честнее

Экономический союз подразумевает, что его участники собираются больше торговать друг с другом и третьими странами, взаимно помогать в этом каждому из членов. Торговля подразумевает перемещение продукции в пределах одной страны и между разными странами. Перемещение товаров подразумевает оказание услуг по перевозке грузов. А она сама по себе является приличной частью экономики, специфичной сферой со своими законами и проблемами. Как сгладить все шероховатости общего рынка международных автомобильных перевозок? Об этом говорили на конференции в Минске, организованной ассоциацией «БАМАП».

ПРИНЦИП ОТКРЫТОСТИ ИЛИ ОТКРЫТЫЙ «ПРИНЦИП»

Итоговые мероприятия ассоциации «БАМАП» прошли фактически в канун годовщины подписания президентами трех стран Договора о Евразийском экономическом союзе.

«ЕАЭС — молодое интеграционное объединение, — говорит **председатель ассоциации «БАМАП» Николай БОРОВОЙ.** — Поэтому очень важно при движении к конечной цели — созданию общего рынка транспортных услуг — перенимать и использовать положительный опыт других интеграционных объединений и наработки устоявшейся международной практики по либерализации международных автоперевозок. Для нормального функционирования транспортного рынка на Евразийском пространстве главенствовать должен принцип открытости». И важно, чтобы это не путали с открытым «принципом» — когда отстаиваются только интересы своих.

Самые открытые рынки для выполнения международных автомобильных перевозок — в Грузии, Беларуси и Молдове. Наиболее закрытые из-за высоких барьеров — Афганистан, Россия и Казахстан. «Мы — страна, которая открыла свой рынок. И мы способны к нормальной конкуренции. Поэтому ожидаем аналогичных шагов от своих партнеров. Это нормальное явление», — считает руководитель ассоциации.

На протяжении 2014 года «БАМАП» совместно с Министерством транспорта и коммуникаций Беларуси, иными органами государственного управления работали над созданием условий для максимально рационального и эффективного использования имеющегося транспортного потенциала в рамках ЕАЭС. Чего же удалось достичь? **Заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии Сергей НЕГРЕЙ** заявил: «С 1 января, с начала прямого действия договора о ЕАЭС, удалось решить проблему допуска к перевозкам. Разрешительная система в отношении двусторонних перевозок между странами союза была отменена».

В рамках формирования скоординированной транспортной политики в ЕАЭС, поэтапной либерализации транспортных услуг государствами-членами ассоциация «БАМАП» приняла активное участие в разработке ряда нормативных документов, призванных урегулировать отношения сторон с учетом нового уровня интеграции, в частности Таможенного кодекса ЕАЭС, а также Программы либерализации каботажных перевозок грузов в ЕАЭС, которая до 1 июля 2015 года должна быть утверждена Высшим советом ЕЭК.

ТРЕТЬ ПОЛОЖИТЕЛЬНОГО САЛЬДО

Несмотря на неблагоприятную внешнюю конъюнктуру и непростую ситуацию на рынке транспортных услуг, по данным за 2014 год, выручка от деятельности международного автотранспорта в Беларуси составила 11,7 трлн рублей, что на 9,1% больше, чем в 2013-м. Общий объем грузов, перевезенных белорусскими перевозчиками с учетом двусторонних перевозок Беларусь–Россия, увеличился на 9% до 11,6 млн тонн. Общее количество грузоперевозок возросло на 8% и составило 740 тысяч.

Поступление иностранной валюты по экспорту услуг автотранспорта превысило 1,1 млрд долларов. В балансе услуг Беларуси сформировано второе по объему после трубопроводного транспорта положительное сальдо, которое составило 669,8 млн долларов (или в удельном весе — 30,3% положительного сальдо внешней торговли услугами).

300 ГРУЗОВИКОВ В ЧАС

Говоря о логистике, наверное, одной из самых важных составляющих успешных и эффективных международных перевозок, Николай Боровой вспомнил о визите Председателя КНР в Беларусь. Во время этого визита руководитель компании, которая будет строить огромный логистический центр в рамках индустриального парка «Великий камень», заявил, что Беларусь — это сухопутная страна и они хотят уменьшить себестоимость продукции резидентов парка за счет уменьшения транспортных расходов. «Он думает не только о прибыльности своей работы, но и о помощи коллегам. Так должны рассуждать все логистические центры», — заключил **председатель «БАМАП».**

Тем более что количество автомобильных перевозок постоянно увеличивается. **Заместитель председателя Государственного таможенного комитета Беларуси Сергей БОРИСЮК** озвучил некоторые цифры: «В сравнении с 2010 годом в 2012-2013 годах количество автомобильных перевозок увеличилось на четверть. А последние данные говорят о том, что сейчас идет снижение. Но есть и позитивный момент — увеличение доли белорусских перевозчиков в общем объеме перевозок. Последние пять лет мы занимали 12%, а теперь — 14%. Самый большой удельный вес у российских перевозчиков — 44%, 22% — польские, 8% — литовские. Через белорусский участок границы ЕАЭС перемещается ежегодно около 2-2,5 млн грузовиков. Это около 300 машин в час».

ПРОСЬБЫ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Проект Резолюции конференции «Особенности выполнения международных автомобильных перевозок в условиях функционирования ЕАЭС. Проблемы и перспективы» содержал много важных требований и замечаний. Стоит отдельно отметить некоторые из них. К примеру участники конференции «просят Таможенный комитет поддержать подготовку и защиту предложений в проект Таможенного кодекса ЕАЭС о невключении в таможенную стоимость товаров расходов, связанных с транспортировкой до места прибытия на территорию ЕАЭС, погрузкой, разгрузкой, перегрузкой, страхованием товаров при их оказании резидентами государств — членов ЕАЭС; продолжить работу по заключению соглашения об особенностях применения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года на территории ЕАЭС».

«Он думает не только о прибыльности своей работы, но и о помощи коллегам. Так должны рассуждать все логистические центры».

Кроме того, есть просьба к Министерству транспорта и коммуникаций Беларуси «продолжить работу по либерализации условий и поэтапному снятию количественных ограничений при выполнении международных автомобильных перевозок перевозчиками Беларуси в\из третьих стран на территорию других государств — членов ЕАЭС».

Владислав КУЛЕЦКИЙ.

ИЗ АЗИИ В ЕВРОПУ И ОБРАТНО

В Беларуси рассчитывают, что контейнерные перевозки получат дополнительное развитие в проекте «Экономический пояс Шелкового пути». Об этом 29 мая заявил заместитель премьер-министра Анатолий КАЛИНИН на совместном заседании Палаты представителей и Совета Республики Национального собрания Беларуси.

В настоящее время по БЖД регулярно курсируют 19 контейнерных поездов. Только в 2014 году было реализовано пять новых совместных проектов по доставке грузов прямыми ускоренными поездами из Азии в Европу и обратно.

«В сфере грузовых перевозок приоритет отдается контейнерным, — отметил Анатолий Калинин. — Беларусь совместно с Россией и Казахстаном создала объединенную транспортно-логистическую компанию, которая станет крупным оператором по обработке контейнерных перевозок».

Что касается рынка автоперевозок в Таможенном союзе, то, по мнению заместителя премьер-министра, в интересах Беларуси сроки по его либерализации для третьих стран необходимо сокращать. «Есть соответствующая программа на период 2016—2025 годов. С 1 января 2016 года мы снимаем ограничения на грузовые каботажные внутренние перевозки между пунктом назначения любого государства — члена союза независимо от места регистрации транспортной компании», — отметил Анатолий Калинин.

«Также с 1 января следующего года белорусские компании после доставки в Российскую Федерацию (кроме Калининградской области и Крыма) груза из третьих стран Таможенного союза смогут попутно загружаться и выполнять перевозки на территории Брянской, Псковской, Смоленской областей. Это первый шаг, — продолжил вице-премьер. — Для Беларуси это крайне важно: мы транзитное государство. Либерализация каботажных перевозок в разы снизит долю холостых пробегов и повысит эффективность работы международного автотранспорта».

Ольга МЕДВЕДЕВА.