

ВЕСТНИК ERAA

Август 2021 г.

Правление ERAA продолжит (в первое время) свою деятельность в одном лице

Генеральный секретарь ERAA Андрес Тоотсман представил совету заявление об отставке с 11 августа. Президент ERAA ЯАК КИВИСИЛД – что будет дальше?

«Совет собрался 24 августа для обсуждения создавшейся ситуации. Мы не могли сразу принять какое-либо решение за исключением того, что в первое время и до принятия соответствующего решения правление ERAA продолжит свою работу, имея в своем составе единственного члена в лице Эрмо Перолайнена. Дальнейшие действия определятся к 8 сентября, когда совет соберется снова.

Назначение генерального секретаря в любом случае входит в компетенцию Совета, поэтому совет должен сделать собранию уполномоченных какое-то предложение, а также решить, когда его созвать».

Какие изменения для ERAA может повлечь смена генерального секретаря?

«В деятельности и общих целях ERAA не изменится ничего. В любом случае цель состоит в нашем преобразовании в центр компетенций, а также в нашем становлении в качестве организации, полезной и прозрачной для своих членов, заметной и авторитетной для общественности. Наш секретариат продолжает работать в обычном порядке, поскольку правление способно продолжать свою деятельность, имея в своем составе лишь одного члена.

Также продолжается наша активная деятельность по лоббированию, призванная облегчить порядок приема на работу иностранной рабочей силы, а также создать равные конкурентные условия для эстонских перевозчиков. В июле состоялась первая встреча со специалистами министерств и ведомств. Мы убедились в том, что наши проблемы нашли понимание. Следующая встреча намечена на первую половину сентября. На нее будет привлечен еще более широкий круг работников различных ведомств. В качестве следующего шага мы планируем провести более широкий инфодень с участием представителей как перевозчиков, так и ведомств».

Почему не состоится запланированное на 30 октября широкое празднование юбилея ERAA?

«Будет правильнее сказать, что празднование ненадолго отложено. На своем предыдущем заседании совет пришел к мнению, что в связи с увеличивающимся распространением коронавирусной инфекции будет неразумно планировать такое

мероприятие на конец октября. На настоящий момент мы не знаем, какая ситуация сложится к этому времени. В то же время, организация столь крупного международного празднования предполагает значительные расходы и хлопоты. Будет неприятно, если все будет подготовлено, но в последний момент мероприятие все же придется отменить.

Совет, безусловно, желает достойно отпраздновать юбилей. Уже шла речь о том, что, может быть, в будущем году мы организуем летние дни ERAA под эгидой ERAA30, на которые пригласим большое количество достойных гостей».

ERAА30: как все начиналось

Осенью 1991 года в газетах появилась реклама: все предприниматели, заинтересованные в международных грузовых и пассажирских перевозках, приглашаются 30 октября в зал ETKVL, расположенный в Таллинне, по Нарвскому шоссе 7, для учреждения ERAA – Эстонской ассоциации международных автоперевозчиков.

В то время в Эстонии насчитывалось порядка 25 предприятий, занимавшихся международными перевозками, и предполагалось, что их число обязательно увеличится. На тот момент пять предприятий входили в Эстонский союз международных автоперевозчиков «Интеравто», и пятнадцать – в АСМАП, – Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков СССР.

Однако в учредительном собрании приняли участие 74 предприятия, лишь некоторые из которых продолжают действовать до сих пор, и лишь некоторые руководители из числа этих предприятий-учредителей ERAA остаются на своем посту, а именно: **Маргус Метсма**, ÜE Astar (в дальнейшем – Astar Transport OÜ); **Николай Бурдаков**, Narva Autobaas (Narva Auto AS); **Калев Крааг**, Tallinna EPT (Tallept Auto AS, Stark Logistics AS); **Юрий Шеховцов**, Meoni Parsek ÜE (Parme Trans OÜ).

Президенты ERAA

Энн Сарап, 1991-1999

Маргус Метсма, 1999-2002

Велло-Лембит Теэмуск, 2002-2003

Эйнар Валльбаум, 2003-2009

Пеэтер Пярн, 2009-2014

Эйнар Валльбаум, 2014-2021

Яак Кивисильд, 2021-...

Учредители хотели создать свою ассоциацию, которая стала бы членом Международного союза автомобильного транспорта (IRU), но изначально не намеревались разрывать связи с АСМАП. ERAA присоединилась к IRU в мае 1992 года.

Одним из авторов устава ассоциации и организаторов учредительного собрания был **Мати Куусепалу**.

Первый официальный адрес ERAA был тот же, что и у дирекции Союза автомобильных предприятий, поскольку располагался в одном с нею здании по ул. Каупмехе 8, комнате 14. Первым президентом ERAA стал **Энн Сарап**.

Первым вызовом для руководителей ERAA стало заключение – в сотрудничестве с Министерством транспорта и связи – договоров в сфере автомобильных перевозок с различными европейскими странами. Восстановившему свою независимость государству пришлось все начинать сначала, и для того, чтобы эстонский грузовой

транспорт и автобусы могли осуществлять перевозки по территории других стран, было необходимо договориться о правилах. Первый договор об автомобильных перевозках был заключен с Финляндией министром Тийтом Вяхи.

В то же время восстановившая свою независимость Эстония упорядочивала свое законодательство, и 25 октября 1991 года было опубликовано постановление правительства Эстонской Республики № 213, на основании которого стали лицензировать деятельность автотранспортных предприятий. Лицензии начало выдавать Министерство транспорта и связи.

Разрешения на перевозки в различные страны также изначально выдавались Министерством транспорта и связи. Однако, поскольку организация выдачи разрешений на перевозки сильно обременяла тогдашнего министра Тийта Вяхи, уже в 1992 году эта функция была передана ERAA.

Важным шагом также стало присоединение к таможенной системе TIR (также МДП – Международные дорожные перевозки). Первоначально книжки МДП получали через АСМАП. Эстония присоединилась к системе МДП 1 августа 1992 года, а ERAA начала выдавать книжки МДП в 1993 году.

ERAA 30: глазами члена-учредителя

Stark Logistics AS (ранее Tallept Auto) является одним из членом-учредителей ERAA. Член правления предприятия КРИСТЬЯН КРААГ недавно стал членом собрания уполномоченных ERAA, в котором он представляет позиции мнения 10 предприятий-членов ERAA.

Кристьян, как с течением времени изменилась ERAA?

«Изначально основной задачей ERAA была выдача разрешений на перевозку и книжек МДП, а также выполнение функций гаранта системы МДП. Раньше перевозчик был вынужден за каждым документом ездить в Москву, в АСМАП. После восстановления независимости Эстонии было необходимо как можно быстрее создать местную зонтичную организацию, чтобы все эти задачи выполнять на месте. Заодно членство в ERAA стало для перевозчиков символом их статуса, поскольку без него было невозможно заниматься международными автоперевозками.

К настоящему времени система изменилась; у ERAA заключен договор с министерством, благодаря чему она выдает разрешения всем перевозчикам. Таким образом, необходимо найти новую идею относительно того, зачем вообще перевозчикам нужна ERAA. Обязательно надо выяснить, какие сделки и на каких обстоятельствах были сделаны во время позапрошлого генерального секретаря.

Необходимо выяснить, чьих интересах все это было сделано, и в случае необходимости привлечь к ответственности виновных».

В каком направлении должна развиваться ERAA?

«ERAA должна быть способной эффективно защищать интересы перевозчиков там, где они сталкиваются с серьезными проблемами.

Например, никто не занимается тем, что иностранные перевозчики могут незаконно работать в Эстонии, и никто за это не привлекает их к ответственности. Контроля над зарубежными перевозчиками у нас практически нет. Все махнули рукой: ни полиция, ни ERAA этим не занимается; никто вообще этим не занимается. У самих же перевозчиков на это нет ресурсов. Клиенты нас спрашивают: «Эстонцы, почему ваши перевозки такие дорогие?». Но мы, в отличие от перевозчиков из соседних стран, соблюдаем законы.

Другой проблемой являются требования, предъявляемые к получению вида на жительство. В ближайшее время должно проясниться, сможем ли мы изменить систему уже в этом году. Если разрешить водителям получать в порядке исключения виды на жительство сроком на 5 лет, то мы сразу сможем конкурировать с нашими соседями. В противном случае эстонский рынок грузоперевозок неминуемо исчезнет. К нам приезжают те же украинцы и белорусы, и ездят здесь на латвийских, литовских и польских грузовиках.

Если говорить об экономическом аспекте ERAA, то на настоящий момент зарабатыванием собственного дохода практически не занимаются. Идея должна заключаться в том, чтобы заставить работать существующие активы, т.е. сдавать в аренду хуторьям сельскохозяйственные земли, ходатайствовать в PRIA (Департаменте сельскохозяйственных регистров и информации) о получении разных пособий на у за сельскохозяйственными землями и лесом. Наверняка можно найти еще много таких идей.

Как разрешить существующие противоречия внутри собрания уполномоченных и совета ERAA?

«В собрание уполномоченных необходимо влить достаточно свежей крови, чтобы и совет смог также измениться. В противном случае неизбежно возникнет застой, замкнутый круг.

Многие были членами собрания уполномоченных и совета в течение очень длительного времени, и я не совсем понимаю, почему за эти места столь рьяно держатся. Возникает подозрение, что, вероятно, существуют какие-то скрытые интересы. В совете же должны быть люди, отстаивающие интересы всех членов и сектора в целом.

Во первых надо найти единогласие во внутри ERAA . Необходимо принять новый Устав, чтобы было легче принимать новых членов. Тогда появятся новые идеи и многие перевозчики снова будут иметь желание общаться с единой и сильной организацией. Серьезные изменение также делают возможным принести новое дыхание в руководящие органы. В противном случае стагнация и порочный круг будут продолжаться.

Лучший мотиватор вступления в члены станет явная способность ERAA разрешать некоторые из наиболее насущных проблем, будь то акциз на дизельное топливо или условия найма иностранной рабочей силы.

Надеюсь, что столь нужное для ERAA обновление не займет слишком много времени».

Подборка из СМИ

Большая нехватка водителей: даже зарплата в 4000 евро не мотивирует перевозить мусор (Ärileht, 26.07.)

<https://arileht.delfi.ee/artikkel/94092621/valitseb-suur-autojuhtide-poud-prugi-vedama-ei-motiveeri-ka-4000-eurone-palk>

Проблемы поставок становятся неотъемлемой частью как процесса производства, так и перевозки. (ÄP Logistikauudised, 29.07.)

<https://www.logistikauudised.ee/uudised/2021/07/29/tarneprobleemid-on-muutumas-nii-tootmis-kui-ka-veoprotsessi-lahutamatuks-osaks>

Херкки Китсинг: государство играет с акцизом на дизельное топливо, вследствие чего мы теряем рабочие места, а потребительская корзина становится дороже (Maaleht, 02.08.)

<https://maaleht.delfi.ee/artikkel/94165199/herkki-kitsing-riik-mangib-diisliaktsiisiga-tagajarjeks-kaotatud-tookohad-ja-kallim-toidukorv>

Предприниматели обеспокоены: не вытеснит ли снова с рынка эстонские логистические компании повышение акциза на дизельное топливо? (Ärileht, 15.08.)

<https://arileht.delfi.ee/artikkel/94303993/ettevotjad-on-mures-kas-diisliaktsiisi-tous-torjub-eeesti-logistikaettevotted-taas-turult-valja?>

Уже в этом десятилетии Литва полностью построит всю скоростную магистраль Via Baltica (ÄP Logistikauudised, 16.08.)

<https://www.logistikauudised.ee/uudised/2021/08/16/leedu-ehitab-kogu-via-baltica-sel-kumnendil-kiirteeks>

Анализ: при сохранении нынешних темпов строительство основных четырехполосных автомагистралей завершится через 160 лет (Ärileht, 23.08.)

<https://arileht.delfi.ee/artikkel/94370135/analuus-senise-tempoga-jatkates-valmivad-neljarealised-pohimaanteed-106-aasta-parast>

Трудности с поставками препятствуют покупке новых грузовиков (ÄP Logistikauudised, 24.08.)

<https://www.logistikauudised.ee/uudised/2021/08/24/uute-veokite-ostu-takistavad-tarneraskused>

Консорциум эстонских предприятий готовится к повсеместному внедрению «зеленого» водорода (ÄP Logistikauudised, 25.08.)

<https://www.logistikauudised.ee/uudised/2021/08/25/eeesti-ettevotete-konsortsium-teeb-ettevalmistusi-rohevesiniku-laialdaseks-kasutuselevotmiseks>

Снижение акциза привело к рекордному росту в транспортном секторе Эстонии (ÄP Logistikauudised, 27.08.)

<https://www.logistikauudised.ee/uudised/2021/08/27/aktsiisilangetus-on-eeesti-veondussektori-vedanud-rekordilisele-tousule>

Scania приостанавливает свое производство в Европе из-за нехватки чипов (Äripäev, 30.08.)

<https://www.aripaev.ee/borsiuudised/2021/08/30/scania-peatab-kiibipuuduse-tottu-euroopas-tootmise>

Вестник ERAA является ежемесячником Эстонской ассоциации международных автомобильных перевозчиков

Редактор: Индрек Линдсалу, 5114109, indrek.lindsalu@gmail.com