

ВЕСТНИК ERAA

апрель – май 2022 г.

Ретроспектива весенних событий



Яак Кивисильд, президент ERAA

В прошлом месяце в Женеве состоялся конгресс Международного союза автомобильного транспорта (International Road Transport Union, IRU), на котором также присутствовала делегация ERAA в составе трех человек.

- Перед конгрессом, 4 мая, прошли встречи в отделах TIR и Фонда инноваций секретариата IRU. Мы получили подтверждение того, что представленный нами в марте проект разработки новой ИТ-системы ERAA одобрен, и связанные с ним расходы будут полностью покрыты Фондом инноваций IRU. Используемая с 1991 года, устаревшая морально и технологически программа заменяется на современную систему управления документами, которая уже в значительной степени внедрена и первое время будет работать параллельно со старой до конца испытательного периода. В рамках этого же проекта создается также платформа интернет-магазина, посредством которой у перевозчиков появится возможность оплачивать услуги в режиме реального времени, заказывать разрешения на перевозку, выписки и прочие документы вместе с доставкой. Модуль интернет-магазина будет запущен в июле.

- В центре внимания как Генеральной ассамблеи, так и Комитета по грузоперевозкам был неконтролируемый рост цен на моторное топливо, вызванный глобальным кризисом. IRU придерживается позиции, согласно которой следует немедленно пересмотреть сроки и план «зеленого поворота», поскольку поставленные Европейским Союзом цели не являются реалистичными ввиду отсутствия осуществимого решения перехода на безуглеродный транспорт. Генеральная ассамблея приняла решение направить совместное обращение к правительствам всех стран по вопросу снижения акциза на топливо.

На Генеральной ассамблее была составлена резолюция, призывающая национальные правительства немедленно отреагировать на быстрый рост цен и пересмотреть политику ограничения выбросов углерода.

В документе было констатировано, что на фоне опасений по поводу энергетической безопасности не видно конца росту цен на топливо. Также указывалось на то, что с началом войны в Украине цены на топливо начали резко увеличиваться во многих регионах; в частности, цены почти удвоились в некоторых регионах Европы и Америки, в результате чего автотранспортные компании столкнулись с острой нехваткой оборотных средств.

В результате цепочки поставок сталкиваются с повышением цен и ограничениями доступности товаров, вызванными растущим спросом и сбоями в цепочках поставок, обеспечиваемых испытывающим трудности транспортным сектором. Также было отмечено, что в результате инфляции значительно увеличились расходы населения на общественный транспорт.

Было подчеркнуто, что условия, к которым должны приспосабливаться транспортные и логистические предприятия, перестали быть ясными и предсказуемыми, – и в такой ситуации попавшие в сложное положение предприятия (особенно малые и средние), к тому же связанные долгосрочными договорными обязательствами, более неспособны нести груз неизбежных инвестиций, вытекающих из политики декарбонизации, и вынуждены прекращать свою деятельность.

В призыве к правительствам изложена настоятельная просьба немедленно предпринять соответствующие меры, наилучшим образом используя существующее законодательство. В декларации изложен ряд мер, которые национальные правительства должны предпринять как можно скорее, чтобы спасти от катастрофы перевозчиков и влияющие на их деятельность области:

- а) установить разные условия потребления дизельного топлива для коммерческих и частных потребителей;*
- б) снизить налоги на энергию и акцизные ставки;*
- в) уравновесить надежность снабжения посредством использования стратегических запасов жидкого топлива и газа;*
- г) поддержать денежный оборот предприятий за счет рассрочки платежей по государственным и социальным налогам; обеспечить отсрочку погашения кредитов и лизинга частными лицами;*
- д) поддержать создание новых производственных мощностей в сфере производства дизельного топлива, сжатого и сжиженного природного газа – особенно на основе возобновляемого сырья;*
- е) создать фонды спасения для поддержания автотранспортных фирм в условиях топливного кризиса;*
- ж) поощрять установление более гибких сроков оплаты в договорах между предприятием и клиентом, а также между предприятием и поставщиком топлива;*
- з) обеспечить доступ транспортных предприятий к инновационным технологиям, обеспечивающим эффективное использование топлива.*

Исходя из принципов запущенной IRU программы Green Compact, государственные учреждения призываются скорректировать свои текущие планы и сроки реализации план и мер по достижению нулевых выбросов углекислого газа транспортом.

• Вне официальной программы конгресса мы также встретились с представителями транспортных организаций ряда стран.

Беседы с **польскими** и **литовскими** коллегами подтвердили схожесть основных проблем, стоящих перед перевозчиками в наших странах. Было признано, что наилучшие условия для обсуждения важных вопросов и выработки общих позиций и планов действий могла бы обеспечить встреча делегаций польских, литовских, латвийских и эстонских ассоциаций, – вероятно уже этим летом. Возможным местом встречи была названа Литва.

Представители **Узбекистана** сообщили на встрече, что в сотрудничестве с Академией IRU внедрили в своей стране систему обучения профессиональных водителей, соответствующую действующим в странах ЕС требованиям CODE 95, и заинтересованы в отправке на работу в ЕС водителей, прошедших соответствующий курс обучения, под гарантию их ассоциации.

- Для достижения равных с соседними странами конкурентных условий в апреле-мае мы неоднократно поднимали вопросы, связанные с допуском в страну водителей-мигрантов, выплачиваемыми им суточными, а также темы акциза на топливо, и вели диалог с Министерством финансов, Министерством внутренних дел, Министерством экономики и коммуникаций, а также с представителями всех парламентских фракций. Дважды группа ERAA, Союза автотранспортных предприятий и Союза топливных фирм Эстонии встречалась непосредственно с министрами Таави Аасом и Андресом Сутом.

Поскольку на настоящий момент поправки к закону об иностранцах приняты, вопросом о суточных отныне следует заниматься отдельно. В настоящее время мы собираем информацию об условиях выплаты суточных в разных странах, чтобы подать в соответствующие учреждения обоснованные ходатайства с целью выравнивания ставок суточных с соседними странами.

Ставим дорожные полуприцепы на рельсы – Янтарный поезд отправится в путь уже в ближайшее время.

План доставки как можно большего количества товаров не по шоссе, а по железной дороге обсуждается в Европейском Союзе уже в течение ряда лет, но для его реализации должны быть выполнены определенные объективные условия. Или, как обычно говорят логистики, – груз сам выбирает вид транспорта, т.е. оптимальный способ своей доставки в место назначения. Для Эстонии эта идея также не нова: работающие интермодальные транспортные проекты, в т.ч. трансграничные, были у нас и в прошлом, но сейчас пришло время поговорить о последнем проекте, – т.н. Янтарном поезде, который вот-вот отправится в путь.

Насколько известно, еще в 2018 году все три прибалтийские республики договорились о вводе в эксплуатацию т.н. Янтарного поезда, – но до сих пор его реализации препятствовали несовпадающие интересы стран и недостаточное стремление к сотрудничеству между железнодорожными операторами. Теперь, когда железнодорожные перевозчики Эстонии, Латвии и Литвы были вынуждены практически прекратить грузоперевозки в направлении в Россию из-за событий на Украине, вследствие чего лишились существенной доли своего грузооборота, ситуация кардинально изменилась.

По утверждению зачинателя проекта – руководителя мультимодальных перевозок АО-ва Operail Санды Бенбик-Войтович и руководителя отдела продаж Марко Паатса, на настоящий момент подготовка достигла финальной стадии, и состав из 40 вагонов начнет курсировать между портом Мууга и Каунасским интермодальным терминалом (KIT – *Kaunas Intermodal Terminal*) уже этим летом.



Эстонским партнером Operail в этом проекте является HHLA TK Estonia AS, чей терминал будет обслуживать поезд, который будет отправляться дважды в неделю, на котором будут перевозиться товары, поставляемые на контейнерных и судах типа RO-RO в основном из Финляндии. По словам руководителей Operail, Янтарный поезд будет состоять из 20 стандартных вагонов для размещения 40- и 45-футовых контейнеров, и 20 специальных вагонов-платформ для перевозки полуприцепов. При наличии достаточного спроса и сотрудничества между всеми договорными партнерами Operail сможет увеличить количество еженедельных отправок.

Как заявили Бенбик-Войтович и Паатс, согласно плану, поезд будет отправляться из порта Мууга утром и прибывать в каунасский терминал примерно через 12 часов, т.е. вечером того же дня. Из Каунаса товары смогут перевозиться как автомобильным, так и железнодорожным транспортом, в том числе по открывшемуся в марте прямому маршруту Каунас-Дуйсбург. Никаких дополнительных остановок – помимо неизбежных, например, для смены локомотивов на границах, а также для погрузки или выгрузки грузов на маршруте через Тарту, Валга и Ригу – не планируется. Если не будет проблем с обслуживанием поезда в пункте назначения, он сможет вернуться в Таллинн уже вечером следующего дня. Руководители нашего государственного железнодорожного транспортного предприятия считают, что сейчас самое подходящее время для запуска такого интермодального проекта, поскольку перевозки контейнеров по морю за короткое время стали в разы дороже, и потребуются другие решения для перемещения растущего потока товаров в направлении с севера на юг. По всей видимости, среди этих дополнительных грузовых единиц найдутся в достаточном количестве несрочные, для перевозки которых можно будет задействовать Янтарный поезд. По словам водителей Operail, перевозка как 40- и 45-футовых контейнеров, так и полуприцепов в одном направлении обойдется в 550 евро без учета налога с оборота.

Станет ли в ближайшем будущем Янтарный поезд конкурентом для автомобильного транспорта?

Наверняка найдутся перевозчики, которых будет мучить такое подозрение. Чтобы каким-то образом оценить соотношение сил, задействуем основанные на статистике сведения о том, что в общей сложности еженедельно по автотрассе Via Baltica в обоих направлениях движется около 8 300 грузовиков с полуприцепами, из которых эстонским перевозчикам принадлежит менее половины. Из этого следует, что из недельного объема товарных перевозок Янтарный поезд возьмет на себя лишь груз, эквивалентный 160 грузовикам, что составляет менее 2% грузопотока по Via Baltica.

Если предположить, что ввиду значительного увеличения стоимости морского транспорта и глобального перемещения производственных мощностей с очень большой долей вероятности продолжится рост товаропотоков, ищущих более выгодных способов перевозки, вряд ли найдется эксперт по логистике, который увидит в Янтарном поезде угрозу для автомобильного транспорта в ближайшем будущем. Скорее, вначале мы будем иметь дело с партнером, который сможет перевезти ту часть товаров, которая ввиду нехватки водителей осталась бы неперевезенной.

Составитель: Юхан Кунтс, редактор журнала «Transport ja Teed» Фото: Operail

Вестник ERAA является ежемесячником Эстонской ассоциации международных автомобильных перевозчиков

Редактор: Ану Викс, 606 2062, 518 6135, anu@eraa.ee