

Международный Транспортный Форум 2009 г.

Лейпциг, 27 мая 2009 г.

Мастерская МСАТ

**Автомобильный транспорт:
стимул мировой торговли, путешествий и развития**

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

- Автомобильные перевозки – уже не просто вид транспорта, но жизненно важное средство производства. Поэтому любое ущемление автомобильного транспорта есть еще большее ущемление экономики в целом!
- Сегодня доля автомобильного транспорта в наземных грузовых перевозках составляет уже более 90% по стоимости и 80% по объему. Далее, 85% тоннажа приходится на расстояния менее 150 км, где нет альтернативного транспорта. Кроме того, на дистанции свыше 1000 км перевозится меньше 1% тоннажа.
- Поездки городскими и междугородными автобусами – наиболее производительный и экологически приемлемый коллективный вид транспорта, который заслуживает особого внимания со стороны властей в виде устранения таких искусственных барьеров, как неоправданные запреты на въезд в города – объекты туризма, необоснованные ограничения периодов управления транспортным средством и отдыха и т.д.
- Во время нынешнего экономического кризиса автомобильный транспорт способен содействовать экономическому восстановлению. Но для этого правительствам на национальном и международном уровне нужно поощрять и дополнительно облегчать автомобильные перевозки соответствующими мерами, которые следует осуществить безотлагательно, - как это было сделано для банков.
- Чтобы не повторять ошибок из истории Великой Депрессии 1930-х годов, когда экономический кризис усугублялся прекращением перевозок и торговли, всем правительствам следует в приоритетном порядке:
 - (1) внедрять такие стимулы для реального бизнеса, как значительное увеличение числа разрешений по квоте ЕКМТ для более безопасных и более чистых транспортных средств;
 - (2) прекратить и/или оценить заново действие ненужного и ограничительного законодательства по экологии, ущемляющего автомобильный транспорт;
 - (3) внести поправки в законодательство о банкротстве для усиления, в период экономического бедствия, прав компаний автомобильного транспорта, чтобы можно было применять акты о банкротстве, вместо ликвидации всей компании, для снижения провозной способности и продолжения прибыльных коммерческих операций;

- (4) побуждать финансовые учреждения предоставлять адекватные кредитные линии, чтобы операторы транспорта были в состоянии финансировать свои капиталовложения и операции, и ввести через национальные центральные банки мораторий на взимание процентов по долговым и арендным договорам, позволяющий этим операторам продолжать инвестиции в новейшие и чистые транспортные средства;
 - (5) заново оценить и понизить действующие налоги;
 - (6) прекратить введение новых налогов и сборов, в частности, прекратить действие решения по третьей Директиве о Евровиньетке и применение где бы то ни было любых дискриминационных сборов за пользование дорогами, поскольку эти меры угрожают экономическому развитию и конкуренции;
 - (7) создать правовую и административную основу, которая позволила бы индустрии автомобильных перевозок, для сохранения квалифицированных специалистов в секторе, временно переводить квалифицированный персонал в неактивный статус, без необходимости его увольнять;
 - (8) обеспечивать открытость рынков и добиваться завершения начатого в Дохе раунда переговоров ВТО;
 - (9) наращивать усилия по устранению неопротекционистских барьеров для международных автомобильных перевозок.
- Эти “лекарства” против нынешнего кризиса, единогласно одобренные Генеральной Ассамблеей МСАТ, полностью поддержаны руководителями стран группы G20, которые на недавней лондонской встрече в верхах проложили путь к дальнейшему облегчению торговли и автомобильных перевозок. Тем самым всем правительствам дан настоятельный сигнал последовать этому примеру и *“открыть мировую экономику на основе рыночных принципов, действенного регулирования и сильных глобальных институтов”, “возобновить предоставление займов; поощрять мировую торговлю и инвестиции и отвергать протекционизм ”, “минимизировать любое отрицательное влияние на торговлю и инвестирование ... мер внутренней политики, в том числе финансовой политики”, а также “сохранять приверженность достижению честолобивого и сбалансированного завершения Раунда Развития в Дохе”.*

- Чтобы реализовать решение G20 поощрять и дополнительно облегчать торговлю и автомобильные перевозки, правительства должны обязательно выполнять Приложение 8 Международной Конвенции ООН о согласовании условий контроля грузов на границах.
- Следует присоединиться к Конвенциям ООН, облегчающим автомобильные перевозки (ДОПОГ, ЕСТР, КДПГ, О согласовании условий контроля грузов на границах, TIR-МДП, Венской Конвенции и т.д.), должным образом выполнять их и применять в мировом масштабе.
- Таможенным органам и фирмам, в том числе операторам автомобильного транспорта, следует работать в рамках ГЧП, чтобы облегчать торговлю и перевозки, а также повышать безопасность международных цепочек снабжения, с использованием таких имеющихся международных инструментов, как Рамочное соглашение Всемирной таможенной организации об обеспечении безопасности, которое можно выполнять через Конвенцию МДП.
- Для выполнения своих обязательств по линии ЕС и ООН правительствам следует использовать такие современные, бесплатные средства в сети Интернет, разработанные МСАТ, как прикладные программы Электронная предварительная декларация МДП (IRU TIR-EPD), Безопасные дорожные международные дорожные перевозки в режиме реального времени МСАТ (IRU Real-Time SafeTIR (RTS) и Механизм наблюдения МСАТ за временем ожидания на границах (BWTO).
- Новая инициатива евроазиатских наземных перевозок МСАТ (NELTI), которая имеет целью открыть вновь Шелковый Путь для создания новых деловых возможностей между Европой и Азией за счет подключения региона, где две трети населения земного шара живут, работают и хотят повышать свой жизненный уровень, продемонстрировала, что нет стран, закрытых для автомобильного транспорта. Более того, только автомобильный транспорт способен связывать каждую фирму в каждом регионе со всеми основными мировыми рынками.