

**INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM
TRANSPORT MANAGEMENT BOARD**

Group on Road Transport

**ДОКЛАД О ЕВРОПЕЙСКИХ РЫНКАХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК И
ПЕРСПЕКТИВАХ МНОГОСТОРОННЕЙ КВОТЫ ЕКМТ**

ОБНОВЛЕНИЕ 2019/2020

Данный доклад был подготовлен Prognos AG в сотрудничестве с OMR Conseil по запросу МТФ. Мнения, выраженные в докладе, не отражают в обязательном порядке официальную позицию МТФ/ОЭСР или Секретариата МТФ.

JT03464188

Доклад о европейских рынках автомобильных грузовых перевозок и перспективах многосторонней квоты ЕКМТ

Обновление 2019/2020 гг.

Авторы

Ганс-Пауль Кинцлер (Prognos AG)
Нильс Брюггесхемке (Prognos AG)
Олаф Майер-Рюле (OMR Conseil)

Клиент

Международный Транспортный Форум (МТФ)

Дата

Март 2020 г.

На протяжении почти 60 лет этот институт предоставлял клиентам из экономического, политического и социального секторов безопасную основу для принятия решений – средствами исследований, консалтинга и изучения. Нашими достоверными изысканиями, здравыми докладами и компетентными экспертными мнениями мы поддерживаем клиентов из общественного, а также частного секторов в разработке надежных стратегий для будущего.

Наши проектные группы состоят, например, из экономистов, географов, инженеров, математиков, социологов и исследователей транспорта, которые плотно работают в команде. Это обеспечивает постоянный обмен между семью нашими областями консалтинга: экономика и труд, общество и государство, местность и регион, технология и инновации, энергия и защита климата, инфраструктура и транспорт, а также консалтинг по вопросам управления.

Директор-распорядитель

Кристиан Бёльхофф

Правовая форма

Акционерное общество (АО) по швейцарскому праву

Председатель Правления

Д-р Ян Гиллер

Год основания

1959

Номер коммерческого регистра

0674.604.613

Рабочие языки

английский, немецкий, французский

Номер по НДС

BE 674604613

Центральный офис**Prognos AG**St. Alban-Vorstadt 24
4052 Basel | Switzerland
T +41 61 3273 - 310
F +41 61 3273 - 300
www.prognos.com**Prognos AG**Domshof 21
28195 Bremen | Germany
T +49 421 517046 - 510
F +49 421 517046 - 528**Prognos AG**Heinrich-von-Stephan-Str. 23
79100 Freiburg | Germany
T +49 761 7661164 - 810
F +49 761 7661164 - 820**Другие офисы****Prognos AG**Goethestr. 85
10623 Berlin | Germany
T +49 30 520059 - 210
F +49 30 520059 - 201**Prognos AG**Résidence Palace, Block C
Rue de la Loi 155
1040 Brussels | Belgium
T +3228089-947**Prognos AG**Hermannstraße 13
(C/O WeWork)
20095 Hamburg | Deutschland
Tel.: +49 40 554 37 00-28**Prognos AG**Eberhardstr. 12
70173 Stuttgart | Germany
T +49 711 3209 - 610
F +49 711 3209 - 609**Prognos AG**Werdener Straße 4
40227 Düsseldorf | Germany
T +49 211 91316 - 110
F +49 211 91316 - 141**Prognos AG**Nymphenburger Str. 14
80335 Munich | Germany
T +49 89 9541586 -710
F +49 89 9541586 -719

Содержание

1	Введение	1
2	Тенденции на Европейском рынке автомобильных грузовых перевозок	3
3	Оценка системы Многосторонней Квоты ЕКМТ	4
3.1	Страны-члены ЕКМТ	4
3.2	Эволюция с 2009 г.: количественные и качественные характеристики	5
3.3	Система Многосторонней Квоты ЕКМТ	6
3.3.1	Базовая квота	7
3.3.2	Выдача разрешений	10
3.3.3	Использование разрешений	12
3.3.4	Данные о поездках	14
3.4	Значение Квоты на Европейском рынке международных автомобильных грузовых перевозок	23
3.5	Экологические характеристики Квоты	24
3.6	Сравнение анализа в Докладе 2009 г. и Обновлении 2019/2020 г	28
3.7	Внедрение Хартии Качества	29
3.8	Существующие оговорки и ограничения	30
3.8.1	Территориальные оговорки	30
3.8.2	Ограничения	31
4	Будущее европейских международных автомобильных грузовых перевозок	32
4.1	Пакеты Мобильности ЕС	32
4.2	Выход Соединенного Королевства из Европейского Союза (Брексит)	33
4.3	Долгосрочные тенденции на транспорте и в логистике под воздействие политики, торговли и технологии	36
4.4	Потенциальные кандидаты на вступление в ЕКМТ	38
5	Суммарная оценка Системы Многосторонней Квоты ЕКМТ (анализ ССВУ)	39
6	Варианты выбора на будущее и путь вперед	46

Список графиков

График 1: Тенденции в национальных и международных автомобильных грузовых перевозках в ЕС 28 (млрд. ткм)	3
График 2: Страны-члены ЕКМТ	4
График 3. Базовая квота (2007, 2010, 2015, 2019, 2020 гг.)	9
График 4: Разрешения в годовом исчислении, по классам Евро, выданные каждой страной-членом, 2018 г.	11
График 5: Разрешения в годовом исчислении, по классам Евро, выданные страной-членом, 2020 г.	13
График 6: Использование разрешений в годовом исчислении, 2015-2018 гг.	14
График 7: Поездки за год по учтенным разрешениям, в годовом исчислении, 2015-2018 гг.	16
График 8: Доля поездок вне страны регистрации, 2015-2018 гг.	17
График 9: Поездки в пределах ЕС/между членами ЕС и другими странами ЕКМТ/ между странами, не входящими в ЕС, 2018 г.	18
График 10: Доля поездок с грузом, 2015-2018 гг.	21
График 11: Доля поездок с грузом, 2005 и 2010 гг.	22

Список таблиц

Таблица 1: Международные грузовые перевозки автотранспортом, зарегистрированным в 28 странах-членах ЕС/Швейцарии/Норвегии (2018 г.)	5
Таблица 2: Международные грузовые перевозки автотранспортом, зарегистрированным в ЕС 27/ Швейцарии/Норвегии (2005)	6
Таблица 3: Базовая квота 2007-2020 гг.	8
Таблица 4: Количество поездок, 2018 г.	19
Таблица 5: Расчет долей рынка ЕС, приходящихся на перевозки автотранспортом стран, не состоящих в ЕС, с разрешениями ЕКМТ	23
Таблица 6: Расчет долей рынка, приходящихся на перевозки автотранспортом стран ЕС за пределами Евросоюза с разрешениями ЕКМТ	24
Таблица 7: Сравнение автопарка Стран-членов ЕКМТ в 2013, 2018, 2020 гг.	25
Таблица 8: Доля классов Евро в группе стран	26
Таблица 9: Грузовые перевозки по возрасту транспортных средств (ЕС-28, в млн ткм)	26

Таблица 10: Доля автопарка ЕС и ЕКМТ	27
Таблица 11: Таблица ССВУ на основе количественного анализа и бесед	40

Исполнительное резюме

Данный доклад является обновлением "Доклада о европейских рынках автомобильных грузовых перевозок и перспективах Многосторонней квоты ЕКМТ", подготовленного ПрогТрансом в 2009 году для Международного Транспортного Форума. Сегодня данных МТФ из статистики Квоты и бортовых журналов намного больше, тогда как статистика по международным транспортным рынкам в регионе ЕКМТ остается скудной и неполной.

Рынок международных автомобильных грузовых перевозок в ЕКМТ продолжает расти. Рынок восстановился после финансового и экономического кризисов 2008 г., с устойчивым ростом с 2014 года. Наилучшая наша оценка работы в международных автомобильных грузовых перевозках в регионе ЕКМТ – 706 миллиардов (млрд.) тонно-километров (ткм), из которых 48 млрд. по территории членов ЕКМТ, не состоящих в ЕС (по сравнению с 631 млрд. и 43 млрд. соответственно в 2007 г.)

Значение работы транспорта с разрешениями ЕКМТ снижается, предположительно из-за замораживания квоты. По примерным оценкам, ее доля рынка в 2018 г. составила во всех автомобильных грузовых перевозках в регионе ЕКМТ 27 млрд. ткм, или 3,8% (оценка для 2007 г. была 5%), на тяжелые грузовики (ТГ), зарегистрированные в ЕС, приходилось в 2018 г. 2,3% рынка вне ЕС (0,9% в 2007 г.), тогда как доля ТГ, зарегистрированных вне ЕС, в рейсах внутри ЕС (с погрузкой и разгрузкой на территории ЕС) составила всего 0,42% (0,33% в 2007 г.).

Сдвиг показателей провозной работы в ЕС с Запада на Восток – результат конкурентных преимуществ перевозчиков новых Стран-членов (СЧ).

Хотя между 2007 и 2018 гг. суммарная квота оставалась постоянной (6090), 2012-2015 гг. состоялось перераспределение со сдвигом базовой квоты от ЕС 15+3 к другим группам стран. Крупными выгодоприобретателями стали Турция, Польша и Беларусь. Однако из-за оговорок, выдвинутых Россией (с сокращением квоты РФ с 300 до 16), общее число квот в данной группе стран осталось почти неизменным. СК и Ирландия восстановили в 2018 г. свою исходную квоту из-за угроз Брексита.

Разрешения, запрашиваемые Странами-членами, соответствуют квоте, выделенной той или иной стране. Однако страны ЕС 15+3 используют лишь 25% выделенных им разрешений, новые СЧ ЕС 58%, нынешние и потенциальные кандидаты 86% и страны СНГ 77%. **Таким образом, значительная часть распределенных разрешений остается неиспользованной.**

Количество поездок на одно годовое разрешение в среднем сократилось во всех группах стран, особенно у перевозчиков ЕС 15+3 и стран-кандидатов, и лишь немного увеличилось для стран СНГ.

Обнаружены **небольшие изменения долей груженых или порожних рейсов**, но за исключением стран ЕС 15+3, где доля порожних поездок возросла с 20% в 2005 г. до 35% в 2018 г., изменения были скромными либо маргинальными и не всегда однонаправленными.

Внедрение Хартии Качества в странах ЕКМТ заняло четыре года, и это большое достижение. Внедрив Хартию, страны теперь ожидают, что все Страны-члены выполнят свое изначальное обязательство, что существующие оговорки и ограничения будут сняты и что квота/разрешения увеличатся.

Законодательные процедуры (Пакеты Мобильности) осуществляются в ЕС, чтобы лучше регулировать конкуренцию в международных автомобильных грузовых перевозках внутри ЕС. **Новые регламенты/ ограничения ЕС будут применяться и к перевозчикам третьих стран**, так как законы ЕС запрещают преференции для иностранцев.

Соединенное Королевство официально вышло из ЕС (Брексит) с переходным периодом до декабря 2020 г. Угрозу Брексита без сделки удалось избежать, но ее сменили опасения, что 11-месячный переходный период может оказаться недостаточным для выработки всеобъемлющего торгового и транспортного соглашения между СК и ЕС. Разрешения ЕКМТ составили бы каркас международных автомобильных грузовых перевозок.

Доклад высвечивает также будущие **меры политики**, включая Зеленый пакт для Европы, а также **тенденции в международной торговле и технологиях транспорта**, актуальные для будущего рынка автомобильных грузовых перевозок.

Обновлен анализ СВОУ (сильные – слабые стороны – возможности – угрозы) 2009 года с учетом письменного опроса заинтересованных сторон, а также бесед в Секретариате МТФ, Европейской Комиссии, Международном Союзе автомобильного транспорта (МСАТ) и Ассоциации грузового транспорта СК (АГТ), и привел к следующим основным выводам:

Есть **общее согласие** в отношении:

- положительного воздействия системы квоты на осуществление международной торговли;
- положительного воздействия на устойчивость окружающей среды и дорожную безопасность;
- положительного воздействия Хартии Качества, которую полностью внедрили все не состоящие в ЕС члены, кроме одного, на

гармонизацию национального законодательства с правилами ЕС;

- преимуществ многосторонних разрешений ЕКМТ в дополнение к двусторонним, главным образом ввиду их гибкости в выборе маршрута ad hoc и осуществлении внеплановых поездок, используя возможности, которые иначе не реализовались бы, а также ввиду уменьшения волокиты (бюрократии);
- выделения разрешений, не сбалансированного с потребностями;
- сложности процесса принятия решений по выделению квоты, инновациям и либерализации системы;
- улучшения использования цифровых потоков информации для лучшего мониторинга соблюдения правил (Руководства и Хартии Качества);
- значения будущих технологий для альтернативных систем движения и автономии вождения ТГ;
- эффективности гармонизации контроля и санкций;
- значения системы квоты в случае Брексита без договоренности по транспорту после переходного периода.

Тем не менее, **респонденты разошлись в отношении следующих позиций:**

- цель полной либерализации использования разрешений ЕКМТ;
- увеличивать или не увеличивать долю порожних поездок или, лучше, километраж порожнего грузовика после изменения правила трех рейсов;
- выводить или не выводить из эксплуатации грузовики Евро IV;
- добросовестность конкуренции;
- увеличение квоты;
- преимущества распространения системы квоты на страны, примыкающие к ареалу нынешних 43 членов ЕКМТ.

Наше главное заключение: **При нынешнем недостатке динамизма или тупике в адаптации и дальнейшем развитии системы квоты было бы уместным продумать систему заново.**

Наше главное заключение: **При нынешнем недостатке динамизма или тупике в адаптации и дальнейшем развитии системы квоты было бы уместным продумать систему заново.**

Следующие **варианты выбора на будущее**, на наш взгляд, представляются подходами, которые стоит рассмотреть:

- Возврат к исходной философии ранних дней системы Квоты ЕКМТ с приоритетом в пользу последовательной либерализации автомобильных перевозок наряду с гармонизацией условий конкуренции;
- Снятие территориальных оговорок и настройка квоты сообразно колебаниям объема торговли (потребностям);
- Постепенный отказ от национальной квоты, замена ее квотой для каждого кластера стран или универсальной гибкой (на базе объема торговли) квотой с согласованными целями и объективно проверяемыми критериями либо в увязке с рыночным механизмом распределения разрешений.
- Замена единогласия голосованием квалифицированного большинства или двукратного большинства во избежание тупиковых ситуаций.

В заключение доклад **излагает соображения о более долгосрочном пути в будущее** в форме углубленного исследования, взяв за основу замечания Генерального Секретаря МТФ:

1. Политическая договоренность о принципах;
2. Определение сценариев для моделирования перспектив;
3. Проектирование рамок для надлежащего анализа вероятных воздействий;
4. Создание доброкачественной базы данных по торговле и транспорту;
5. Исследование для оценки альтернативных сценариев;
6. Процесс принятия и реализация (политических) решений

1 Введение

С 1974 г. Европейская Конференция Министров Транспорта (ЕКМТ) управляет системой квотирования (именуемой Многосторонняя Квота ЕКМТ, или Многосторонняя Квота), которая предоставляет многосторонние разрешения (разрешения ЕКМТ) на перевозки тяжелым грузовым автотранспортом между Государствами-членами ЕКМТ. Эти разрешения позволяют операторам автотранспорта выполнять неограниченное количество многосторонних грузовых перевозок в 43 европейских Странах, участвующих в этой системе. Квотой ЕКМТ управляет Группа автомобильного транспорта МТФ (ГАТ), которая распределяет квоту среди 43 Стран-членов системы и издает руководство пользователя, устанавливающее правила функционирования системы. Базовую квоту ЕКМТ устанавливает ежегодно. Мониторинг и администрирование системой осуществляет Секретариат Международного Транспортного Форума (МТФ).

С самого начала введение квот имело целью достичь постепенной либерализации автомобильных грузовых перевозок во всей Европе и гармонизации условий конкуренции, с которой сталкиваются автомобильные грузоперевозчики.

Вводя стандарты на выхлопы, система квоты способствует также использованию в автомобильных грузовых перевозках транспортных средств, более дружелюбных в отношении окружающей среды. Более строгие нормы эмиссии и требования безопасности постепенно обеспечивают систему более чистыми и безопасными транспортными средствами.

В мае 2015 г. министры одобрили хартию качества автомобильных грузовых перевозок в системе квоты ЕКМТ, установившую квалификационные стандарты для компаний, управляющих и водителей. Хартия Качества вступила в силу 1 января 2016 года.

ЕКМТ насчитывает ныне 43 Страны-члена: после выхода Соединенного Королевства из Европейского Союза (ЕС) 31 января 2020 г. 26 Стран-членов ЕКМТ состоят в ЕС (Кипр является членом ЕС, но не входит в ЕКМТ); не являются членами ЕС западноевропейские страны Лихтенштейн, Норвегия, Швейцария и Соединенное Королевство; страны Юго-Восточной Европы Албания, Босния Герцеговина, Черногория, Северная Македония, Сербия и Турция; кроме того (бывшие республики Советского Союза¹) Армения, Азербайджан, Грузия, Молдова, Беларусь, Украина и Российская Федерация.

Цель настоящего доклада – актуализировать исследование 2009 года **"ДОКЛАД О ЕВРОПЕЙСКИХ РЫНКАХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК И ПЕРСПЕКТИВАХ МНОГОСТОРОННЕЙ КВОТЫ ЕКМТ"**, подготовленный АО ПроГТранс² (ITF/TMB/TR(2009)4/FINAL).

Это обновление доклада 2009 г. предпринимается в контексте нынешних дискуссий в МТФ и его Группе автомобильного транспорта (ГАТ) по стратегическим проблемам развития Многосторонней квоты. Целью является составить рекомендации об очередных шагах этого развития и доложить Министрам к их консультациям в Лейпциге в мае 2020 г.

6 февраля 2020 г. Консультанты имели возможность представить проект своего доклада заседанию Расширенной Подгруппы по качественному развитию Квоты ЕКМТ. Комментарии и соображения членов Подгруппы в ходе заседания и в письменной форме после него отражены в окончательной редакции доклада. Вместе с тем, некоторые предложения не соответствовали исходному кругу ведения, а именно разработке сценария, и поэтому не могли учитываться в рамках нынешнего поручения. Представитель Турции заметил, что доклад "слишком ЕС-центричен". Фактом является то, что рынок ЕС составляет около 90% всего рынка международных автомобильных грузовых перевозок ЕКМТ в территориальном аспекте работы транспорта, причем даже после выхода СК из ЕС. Любые изменения регламентов ЕС напрямую затрагивают грузоперевозчиков стран, не

¹ Для удобства именуемые в таблицах и рисунках как СНГ

² В 2014 г. АО ПроГТранс стало Департаментом мобильности и транспорта в АО Прогноз.

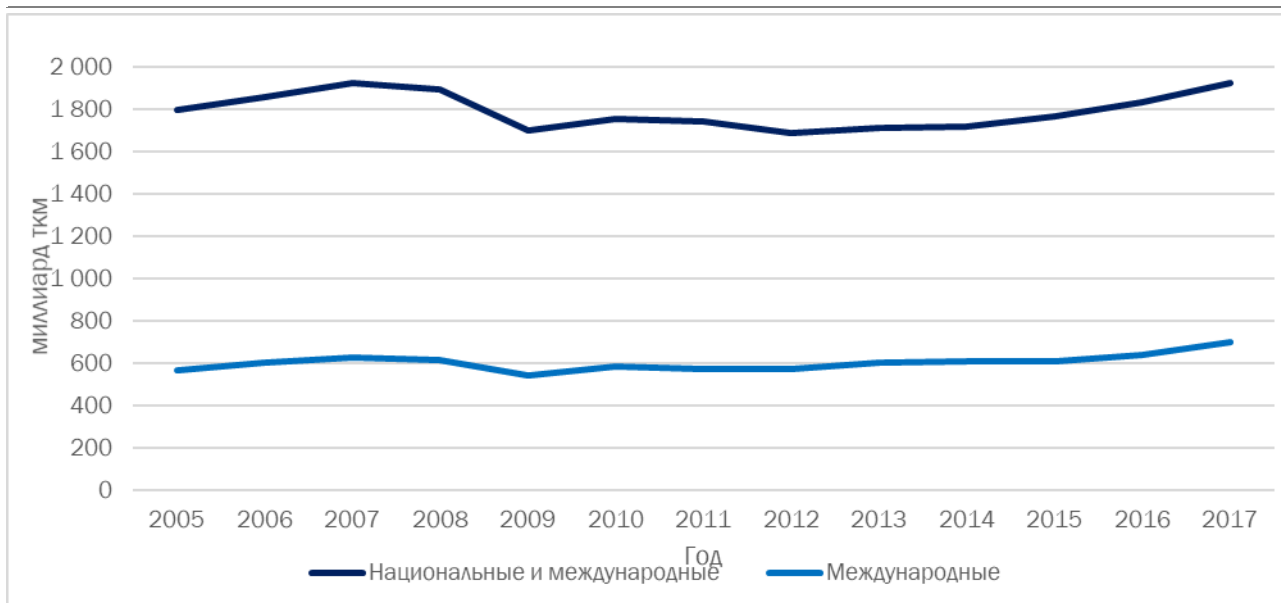
состоящих в ЕС, поскольку на его территории они должны соблюдать эти регламенты, которые запрещают более благоприятное обращение с лицами и компаниями не из ЕС, чем предоставляемое гражданам и предприятиям ЕС. Наши рекомендации предназначены подготовить все заинтересованные стороны в ЕКМТ к изменениям в будущем, которые могут сказаться на операциях в системе Квоты.

2 Тенденции на Европейском рынке автомобильных грузовых перевозок

По статистике Евростата³, работа автотранспорта Стран ЕС-28 в национальных и международных грузовых перевозках составила в 2017 г. 1921 миллиарда тонно-километров. Для сравнения: в 2005 г. этот показатель равнялся 1795 миллиарда тонно-километров. Это – рост на 7%. Ежегодный прирост – почти 0,6%. Данный показатель для рынка международных автомобильных грузовых перевозок составлял 569 миллиардов тонно-километров в 2005 г. и 702 миллиарда тонно-километров в 2017 г., увеличение примерно на 23,4% за 2005-2017 гг. Годовой темп роста приближался к 1,8%. Динамика с 2005 по 2017 гг. представлена графиком на Рисунке 1.

График 1: Тенденции в национальных и международных автомобильных грузовых перевозках в ЕС 28 (миллиардов тонно-километров)

Источник: Евростат



³ Карманый статистический справочник 2019 г. (содержит данные до 2017 г.)

3 Оценка системы Многосторонней Квоты ЕКМТ

3.1 Страны-члены ЕКМТ

Пространство ЕКМТ состоит из 43 европейских стран (см. График 2). Эти страны разделяются на следующие кластеры, которые почти совпадают с данными исследования 2009 года:

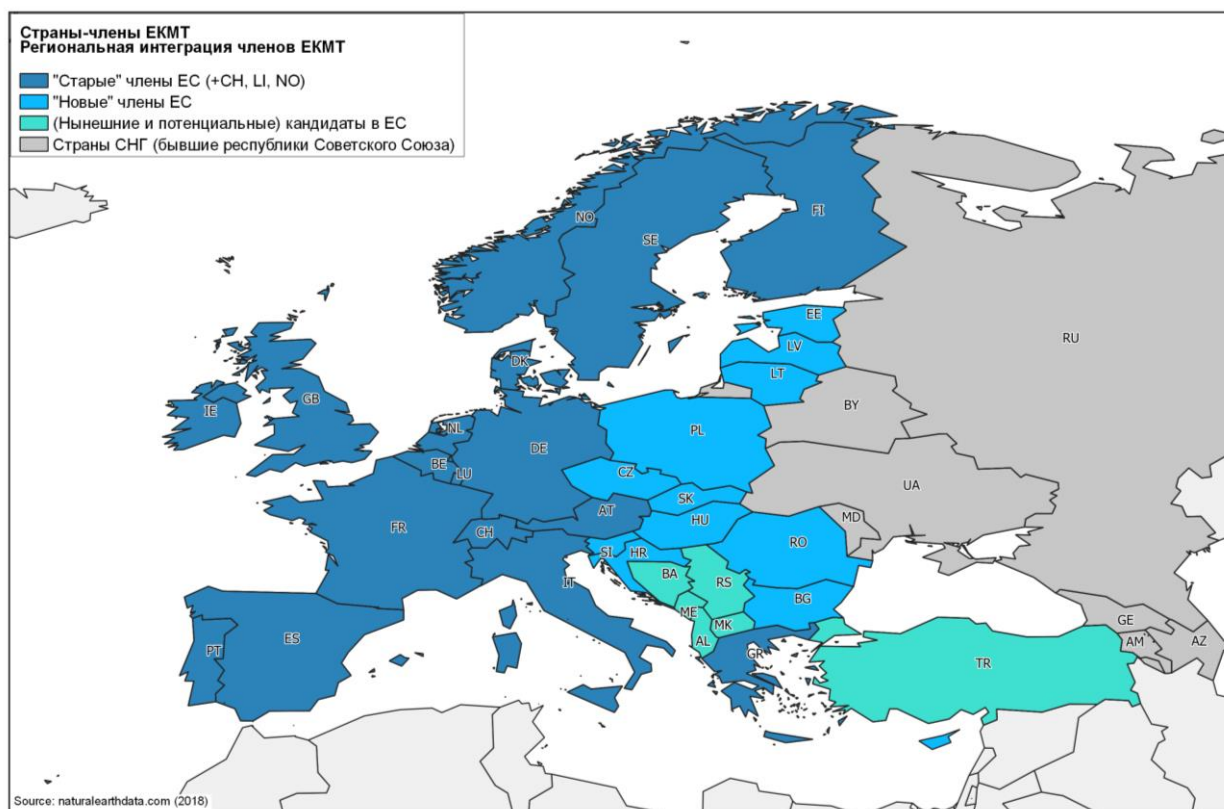
- "старые" члены ЕС + Швейцария, Лихтенштейн, Норвегия
- "новые" члены ЕС (вступили в 2004 г. и в последующем)
- (нынешние и потенциальные) кандидаты на вступление в ЕС
- страны СНГ (бывшие республики Советского Союза)

Хорватия обрела полный статус члена ЕС в 2013 г. и соответственно из кандидатов в анализе 2009 г. перешла в нынешнем анализе в группу Новых членов ЕС.

Республика Северная Македония, Черногория, Сербия и Турция являются в настоящее время кандидатами на вступление в ЕС. Албания и Босния-Герцеговина рассматривались как потенциальные кандидаты.

Более подробный обзор стран в каждой группе стран приводится на листе в Приложении 1.

График 2: Страны-члены ЕКМТ



Ситуацию с данными для этого исследования можно назвать ограниченной и не вполне удовлетворительной. Например, отсутствуют матрицы страна-к-стране, которые прямо показывают автомобильные грузовые перевозки между Странами ЕКМТ в тоннах. Поэтому для подготовки такой матрицы Происхождение/Назначение груза (П/Н) приходится сводить и согласовывать разные базы

данных. В основном мы полагаемся на данные ЕВРОСТАТ в сочетании со сведениями из базы данных Европейской Комиссии ETISPLUS за 2010 г., экстраполированными на 2018 год в целях настоящего исследования Институтом технологии в Карлсруэ (КИТ), который участвовал в создании ETIS and ETISPLUS⁴. Однако даже после обширной работы по сбору данных не нашлось сведений для некоторых пар П/Н (например, не было возможности заполнить матрицу для некоторых Стран СНГ и потенциальных Стран-членов ЕС). Поэтому была предпринята попытка составить всеобъемлющую, насколько возможно, матрицу для всех 43 изучаемых здесь стран, включив дополнительные данные, которые предоставил МТФ. По нашему мнению, эти данные надежны для большей части исследования. Однако для некоторых его частей это не так. По этим пунктам, следовательно, нет возможности провести сравнение со старым опросом или констатациями текущих тенденций (см. Приложение).

3.2 Эволюция с 2009 года: ее количественные и качественные характеристики

По данным Евростата и ЕТИСПЛЮС, объем перевозок грузовым автотранспортом между странами ЕКМТ составил в 2018 г. 1011 миллиона тонн (см. Таблицу 1). Для сравнения, этот показатель насчитывал в 2005 г. 758 миллионов тонн (см. Таблицу 2). Большинство чисел в Таблице 1 взяты из статистики Евростата 2018 года. Данные в Таблице 2 для 2005 г. – из доклада 2009 года и тоже основаны на данных Евростата. Обе подборки относятся к перевозкам в регионе ЕКМТ только транспортом, зарегистрированным в ЕС (Таблица 1 включает также Швейцарию и Норвегию).

Таблица 1: Международные грузовые перевозки автотранспортом, зарегистрированным в ЕС28/СН/НО 2018)⁵
Источник: Евростат, ЕТИСПЛЮС

В МИЛЛИОНАХ ТОНН

		назначение				Всего
		"старые" Члены ЕС + СН, NO	"новые" Члены ЕС	(Потенциальные) Кандидаты в ЕС	Страны СНГ	
отправление	"старые" Члены ЕС + СН, NO	653,08	217,65	0,40	1,32	872,46
	"новые" Члены ЕС	25,92	95,57	0,20	0,20	121,89
	(Потенциальные) Кандидаты в ЕС	1,02	5,60	0,04	0,78	6,70
	Страны СНГ	0,86	7,80	0,07	0,54	9,70
	Всего	680,88	326,81	0,71	2,37	1 010,76

⁴ КИТ (КИТ, Институт технологии в Карлсруэ), Германия: ETISPLUS (ЕТИСПЛЮС, Европейская система информации по транспортной политике – Разработка и внедрение методологии сбора данных для транспортного моделирования в ЕС). Данные рассчитал и агрегировал КИТ, Германия

⁵Лихтенштейн не включен в данные за 2018 г.

Таблица 2: Международные грузовые перевозки автотранспортом, зарегистрированным в ЕС27/CH/NO (2005)

Источник: ПрогТранс (Евростат)

В МИЛЛИОНАХ ТОНН

		назначение				Всего
		"старые" Члены ЕС + CH, LI, NO	"новые" Члены ЕС	(Потенциальные) Кандидаты в ЕС	Страны СНГ	
отправление	"старые" Члены ЕС + CH, LI, NO	620,6	45,6	0,7	1,8	668,7
	"новые" Члены ЕС	49,9	29,1	1,1	4,3	84,4
	(Потенциальные) Кандидаты в ЕС	0,5	0,7	0,0	0,0	1,2
	Страны СНГ	2,2	1,4	0,0	0,0	3,6
	Всего	673,2	76,8	1,8	6,1	757,9

При сопоставлении этих двух таблиц поражает тот факт, что объем международных автомобильных грузовых перевозок между 2005 и 2018 гг. увеличился (примерно на 33%). Сравнивая его с данными о совокупных – национальных и международных – автомобильных грузовых перевозках, упомянутых в начале, рост которых составил около 7%, можно сказать поэтому, что увеличились, в частности, международные перевозки грузов (автотранспортом, зарегистрированным в ЕС +CH, N), причем особенно сильно в группе "новых" Членов ЕС. В частности, объемы грузов, полученных в "новых" Членах ЕС, поднялись с примерно 77 до более 300 миллионов тонн. Значительно повышались также объемы грузов, доставленных из (потенциальных) Кандидатов на вступление в ЕС и из Стран СНГ. Сравнение расчетного роста международных перевозок грузов (автотранспортом, зарегистрированным в ЕС +CH, N) на 33% с 23-процентным увеличением всех международных автомобильных грузовых перевозок, упомянутых в начале, позволяет подтвердить этот рост.

Для сравнения глобального объема грузов, перевезенных в регионе ЕКМТ, есть несколько проблем из-за неудовлетворительной ситуации с данными. Это связано в основном с тем, что нет доступных надежных сведений, которые можно было бы сопоставлять с данными за 2005 г. (доклад 2009 г.). Ввиду этого для достоверного сравнения между указанными годами, к сожалению, нет возможности. Поскольку, однако, упомянутые выше международные перевозки автотранспортом, зарегистрированным в ЕС, увеличились на 33%, можно предположить, что и здесь темпы, по меньшей мере, тоже возросли. Вместе с тем, ничего нельзя сказать о распределении между имеющимися группами стран.

3.3 Система многосторонней квоты ЕКМТ

Данные для анализа системы квотирования в ЕКМТ предоставляет Секретариат МТФ. Сюда относятся данные и по распределенным разрешениям, и по их использованию. Точнее, данные детализируют количество поездок с разрешением, долю порожних рейсов и страну отправления / назначения конкретных поездок.

Кроме того, данные МТФ включают также образцы из бортовых журналов, запрашиваемые от соответствующих Государств-членов ЕКМТ. Сюда входят подробные перечни использования отдельно взятых разрешений. Подробные означает, например, пункт и время отправления, пункт

назначения и время прибытия, а также загрузку в тоннах и пройденные расстояния. Таким образом, использование разрешений можно было обчислить весьма точно.

Эти данные по квотам относятся к 2009-2018 гг. Они включают сведения о базовой квоте для каждой страны-члена и запрошенных разрешениях с учетом множителей по классам эмиссии автотранспортных средств (стандартам Евро). Далее, они содержат информацию о возврате и использовании разрешений по странам, а также о поездках. Эти данные служат основой для дальнейшего анализа и оценки системы квоты.

3.3.1 Базовая квота

Каждому Государству-участнику назначается определенная базовая квота. Базовые квоты для каждой группы стран на 2007, 2010, 2015 и 2018-2020 гг. показаны в Таблице 3. Базовые квоты каждой Страны-члена на 2007, 2010, 2015, 2019 и 2020 гг. представлены на Рисунке 3.

Таблица 3: Базовая квота, 2007-2020 гг.

Источник: Данные, предоставленные МТФ

	2007	2010	2015	2018 ⁶	2019 (29 марта) ⁷	2020
"старые" Члены ЕС + CH, LI, NO	2497	2497	1788	1758	1906	1906
"новые" Члены ЕС	1470	1470	1950	1950	1961	1961
(Потенциальные) Кандидаты в ЕС	945	945	1212	1212	1223	1223
Страны СНГ	1178	1178	1140	1140	1148	1148
Всего	<u>6090</u>	<u>6090</u>	<u>6090</u>	<u>6060</u>	<u>6238⁸</u>	<u>6238</u>

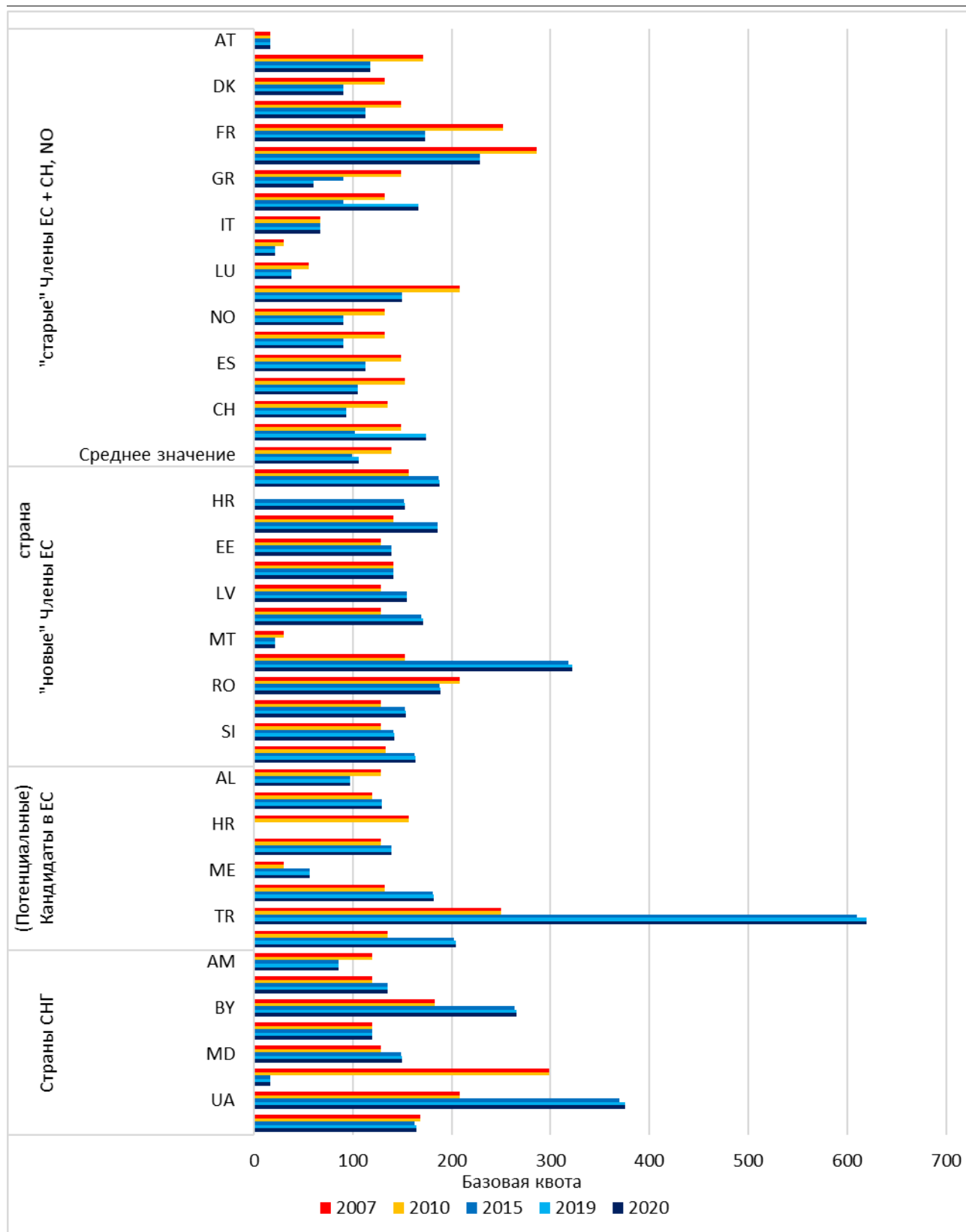
⁶ 30 разрешений остались нераспределенными из-за одностороннего ограничения, введенного Грецией

⁷ Квота по Брекситу была выделена для СК и Ирландии 29 марта

⁸ 6090 на 1 января 2019 г.

График 3: Базовая квота (2007, 2010, 2015, 2019, 2020 гг.)

Источник: Данные предоставлены МТФ



На рисунке 3 распределение базовой квоты изображено графически и для конкретных стран в группах. Внутри групп некоторые Страны-члены выделяются своим относительно большим количеством квот. В 2020 г. Турция располагала самой высокой квотой со значительным отрывом: 620 базовых квот, - за ней следовали Украина - 375, Польша - 322, Беларусь - 266 и Германия - 229 (все на 2020 г.).

При сравнении 2007 и 2020 гг. особенно заметно, что после перераспределения в соответствии с принципами Министров от 2015 г. квоты переместились между группами стран. Как можно видеть на Рисунке 3, в этот период меньше квот было выделено группе "старых" Членов ЕС и больше, - прежде всего, группе (потенциальных) кандидатов в ЕС. Это видно и по итоговым числам в Таблице 3. Хорватия, Член ЕС с 2013 г., появляется дважды на Рисунке 3 – за 2007 и 2010 гг. в группе (потенциальных) Кандидатов ЕС и за 2015, 2019-2020 в группе "новых" Членов ЕС. Здесь квота "старых" Членов ЕС снизилась с 2497 до 1906, тогда как у группы (потенциальных) Кандидатов ЕС она возросла с 788 до 1223. В то же время суммарно базовая квота увеличилась с 6090 (2007-2018 гг.) до 6238 с 29 марта 2019 г. за счет восстановления прежних и добавления некоторых дополнительных (специальных) квот СК и Ирландии⁹ ввиду возможных потребностей в случае Брексита без договоренности с ЕС.

Более пристальный взгляд на группы стран между 2007 и 2020 гг. обнаруживает перераспределение квоты, от которого такие страны, как Польша, Турция и Украина получили большое приращение своей квоты, а у России из-за принятых ею оговорок произошло падение с 299 до всего лишь 16. В группе "старых" Членов ЕС, однако, только за Ирландией и СК числится увеличение квоты по причинам, связанным с Брекситом. Помимо Австрии, Италии и Греции, уже на низком уровне из-за их оговорок, базовая квота всех остальных стран этой группы между 2007 и 2020 гг. сократилась.

3.3.2. Выдача разрешений

После выделения базовой квоты каждой стране соответствующий национальный орган принимает решения о распределении разрешений в том, что касается множителей по категориям транспортных средств и срока действия (годовое или краткосрочное разрешение). Автомобили классифицируются по действующим нормам ЕС по эмиссиям (Евро IV - Евро VI), и с этим увязывается количество разрешений.

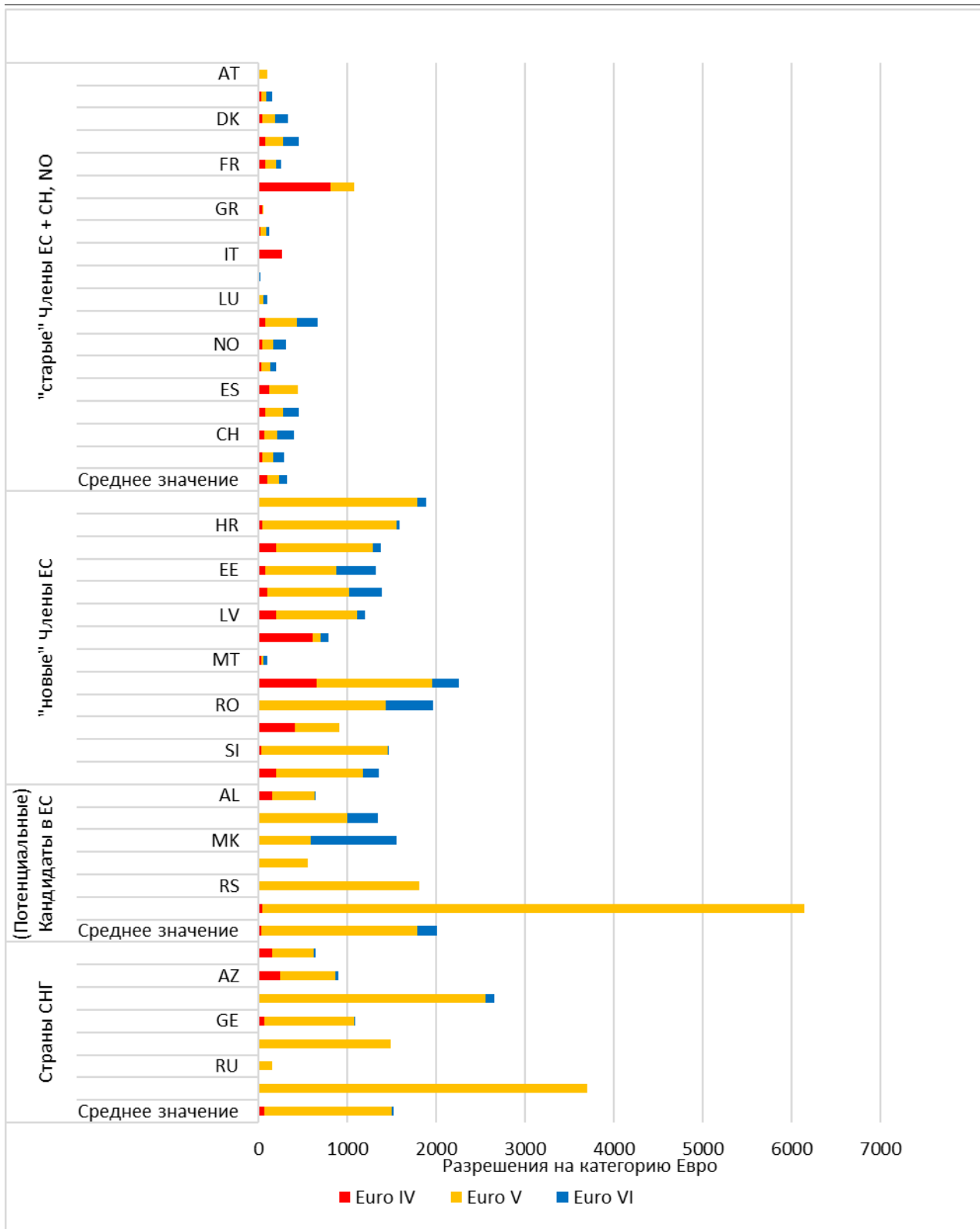
Для каждого класса транспортных средств (выбросов) определяется и назначается коэффициент к базовой квоте. Применяется следующий подход: чем выше класс, тем выше множитель. Таким образом, общее число разрешений зависит от подразделения базовой квоты на соответствующие классы. Оно исчисляется из базовой квоты по комбинации классов эмиссий.

График 4 показывает распределение разрешений в квотах для 2018 г. Оно основано на множителях, установленных для каждого класса Евро. Для автотранспортного средства Евро IV этот коэффициент составляет 4, для Евро V - 10 и для Евро VI - 12. На Рисунке представлено распределение по классам.

⁹ С выходом СК из ЕС сообщение Ирландии с остальной частью ЕС зависит единственно от транзита через страну, не состоящую в ЕС (сухопутный мост).

График 4: Разрешения в годовом исчислении, по классам Евро, выданные каждой страной-членом, 2018г.

Источник: Данные, предоставленные МТФ



Краткосрочные разрешения приводятся в годовом исчислении

В 2018 г. между конкретными классами существуют большие различия. В целом, транспортные средства Класса Евро V используются гораздо чаще (34721). Вторым по порядку являются автомобили Класса Евро IV, на них приходится всего 4888 разрешений, третьим - Евро VI с 5004 разрешениями.

График 5 показывает распределение разрешений в составе квот на 2020 год. Для Классов Евро V и Евро VI оно вначале относительно сходное (Евро Класс V: 34780 и Евро Класс VI: 27839). Однако можно заметить, что "более зеленый" Евро VI используется главным образом в "старых" Государствах-членах ЕС, тогда как "новые" Страны-члены ЕС в растущей мере используют автотранспортные средства Евро V. Средние величины на Рисунке 5 иллюстрируют это явление. Как указывалось, в разделе 3.3.1, между 2018 и 2020 гг. есть различия в базовых квотах из-за опасений по поводу Брексита. Таким образом, дополнительно отличается распределение в группах стран по Классам Евро.

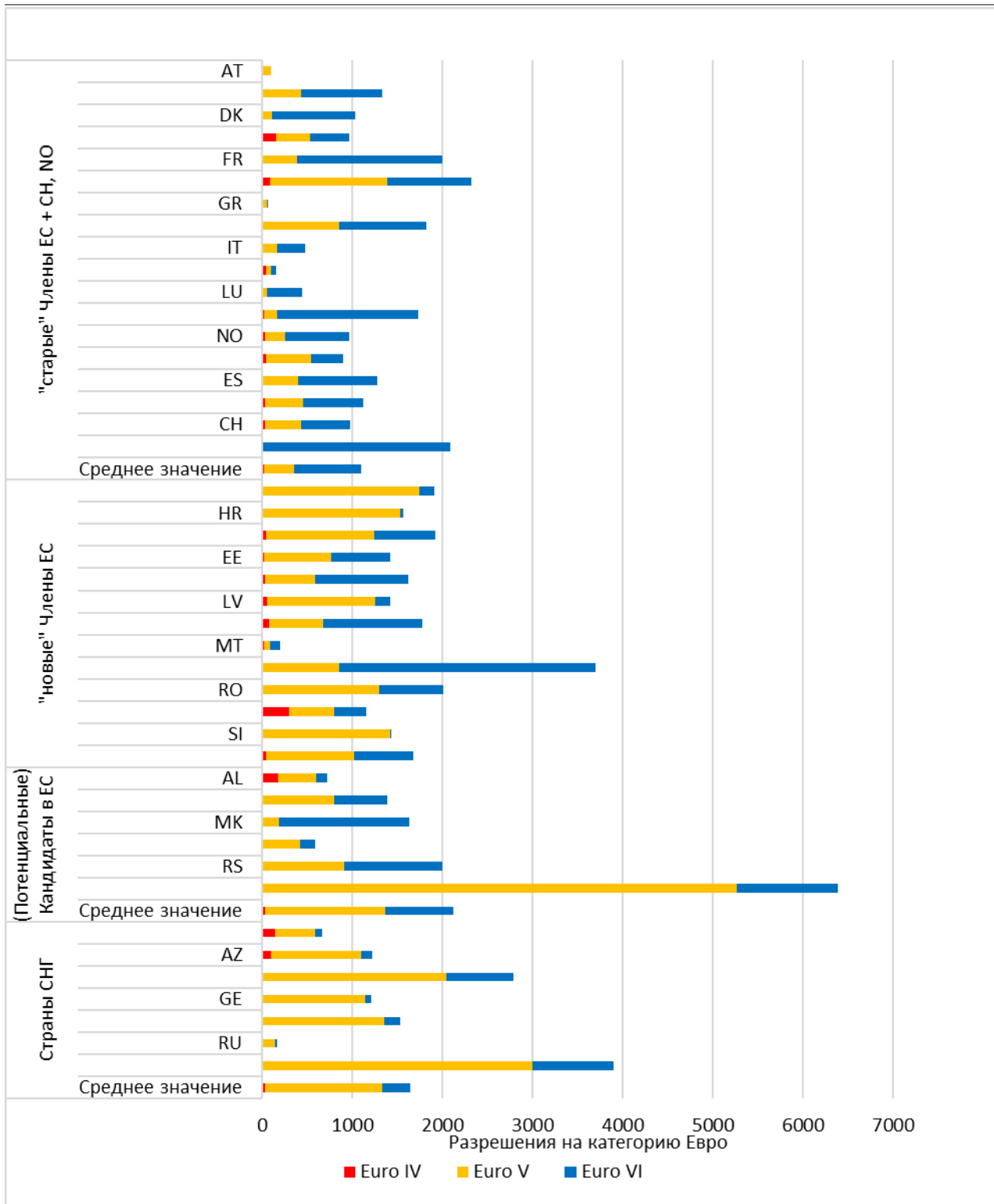
По сравнению с 2018 г. происходили сдвиги между классами. Кроме суммарной численности, которая значительно увеличилась, намного возросла сбалансированность распределения. Этому будет уделено больше внимания в разделе 3.5.

3.3.3 Использование разрешений

Доля разрешений, используемых Государствами-членами в 2015 - 2018 гг., представлена на Рисунке 6. Внутри групп стран в этот период едва ли проявлялись различия в количестве использованных разрешений. Однако между группами расхождения очевидны. В 2018 г. перевозчики стран из группы "старых" Членов ЕС использовали в среднем 28% своих разрешений. Перевозчики из группы "новых" Членов ЕС использовали 80% разрешений, тогда как в группе потенциальных Кандидатов ЕС 93%, среди Стран СНГ – 80%.

Более пристальный взгляд на страны по отдельности обнаруживает определенную разнородность, даже если оставить в стороне страны с заявленными оговорками (Австрия, Италия, Греция, Венгрия, Россия). В 2018 г., например, 14 стран, за исключением названных, использовали свои разрешения на 100%. График 6 ясно показывает, что квоты особенно важны для стран, не состоящих в ЕС, и определенных новых Стран-членов ЕС.

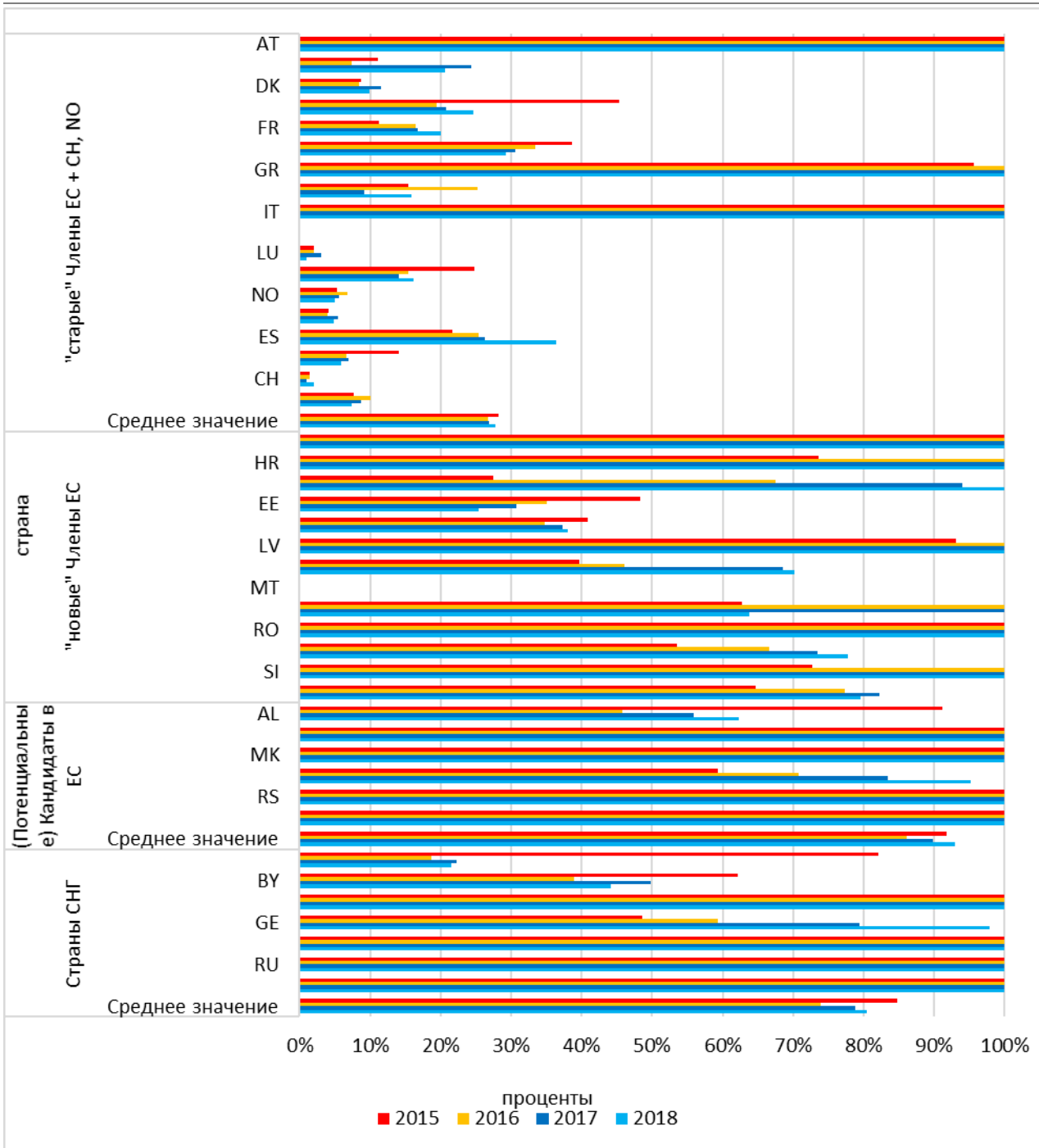
График 5: Разрешения в годовом исчислении, по классам Евро, выданные страной-членом, 2020 г
Источник: Данные, предоставленные МТФ



Краткосрочные разрешения приводятся в годовом исчислении

График 6: Использование разрешений в годовом исчислении, 2015-2018 гг.

Источник: Данные, предоставленные МТФ



Краткосрочные разрешения приводятся в годовом исчислении

3.3.4 Данные о поездках

График 7 представляет поездки за год по учтенным разрешениям, в годовом исчислении, за 2015–2018 гг. Из него следует, что группа (потенциальных) Кандидатов на вступление в ЕС и страны СНГ производят относительно больше рейсов. Здесь можно сравнить количество поездок (и с грузом, и порожних) в группах стран. Если средний показатель в группе "старых" Государств-членов ЕС в 2018 г. меньше 20 (даже если исключить страны, за которыми не числится ни одного рейса), то он превышает 40 для всех других групп, а для потенциальных кандидатов составляет

более 50. Это означает, что в исчислении на одно разрешение здесь приходится гораздо больше поездок, чем в группе "старых" Стран-членов ЕС. Однако эти данные зависят также от конкретных стран и географического местоположения. Следует иметь в виду, что автотранспортное средство с разрешением ЕКМТ не обязательно эксплуатируется круглый год в рейсах, требующих многостороннего разрешения. В некоторых случаях такие грузовики используются лишь спорадически.

Процент поездок, совершенных каждой группой за пределами страны регистрации представлен на Рисунке 8. Были включены и груженные, и порожние рейсы. После введения в 2006 г. "правила трех рейсов" количество этих поездок сократилось (см.: (ITF/TMB/TR(2009)4/FINAL)). Различия в 2015–2018 гг. отчасти носят противоположный характер. Если у группы "старых" Членов ЕС за этот период отмечается рост поездок вне страны регистрации (с 39% до 43%), то среди Стран СНГ доля таких поездок снизилась еще больше, с 46% до чуть менее 40%, что вероятнее всего объясняется российскими оговорками. Указанные изменения могут отражать скорее краткосрочные колебания, чем средне- или долгосрочные тенденции. Например, средняя доля ЕС 15+3 за 2015–2018гг. в 43% сравнима с 45% за период 2004–2007 гг., а в долгосрочном плане эти пропорции представляются довольно стабильными.

График 7: Поездки за год по учтенным разрешениям, в годовом исчислении, 2015-2018 гг.

Источник: Данные, предоставленные МТФ

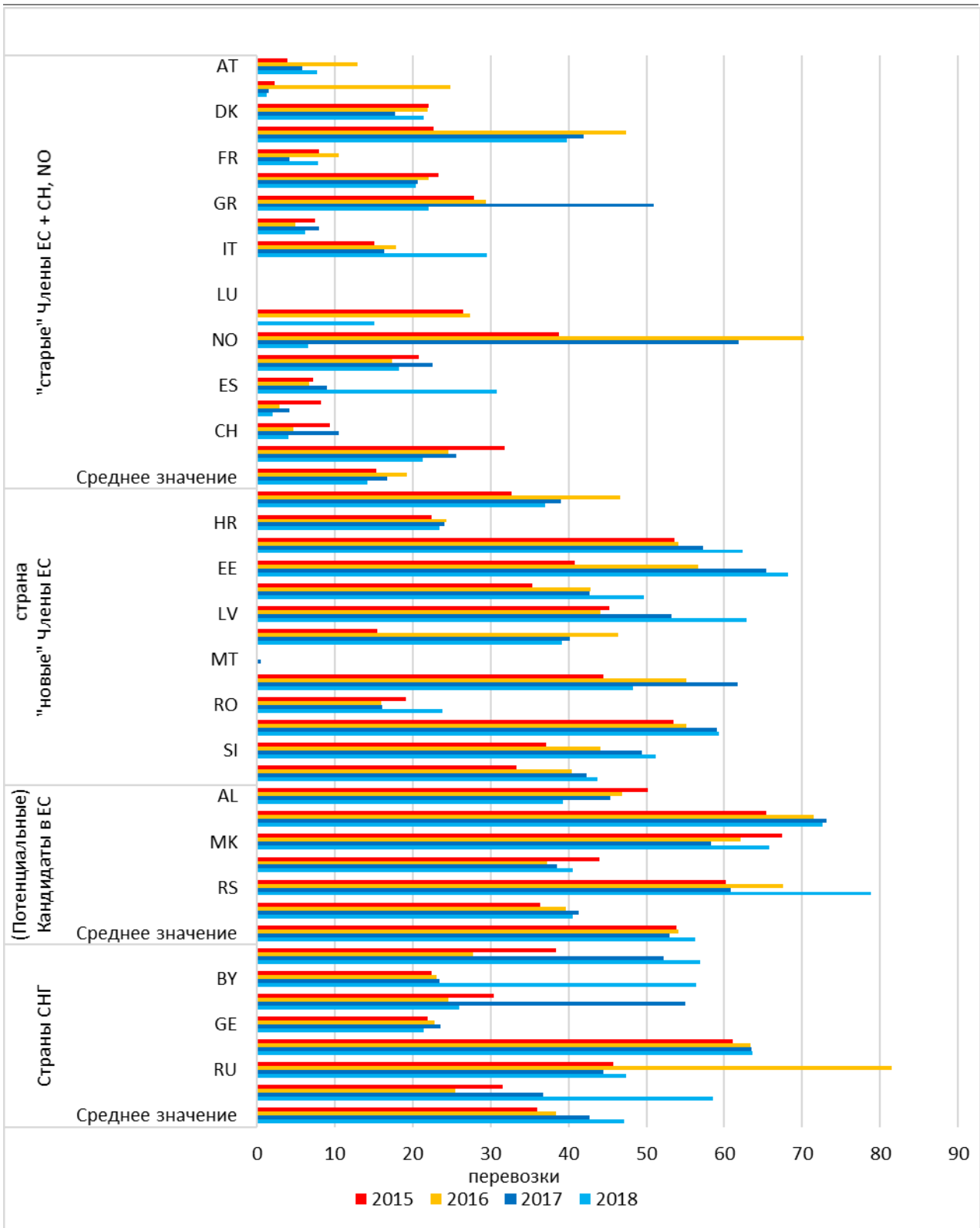
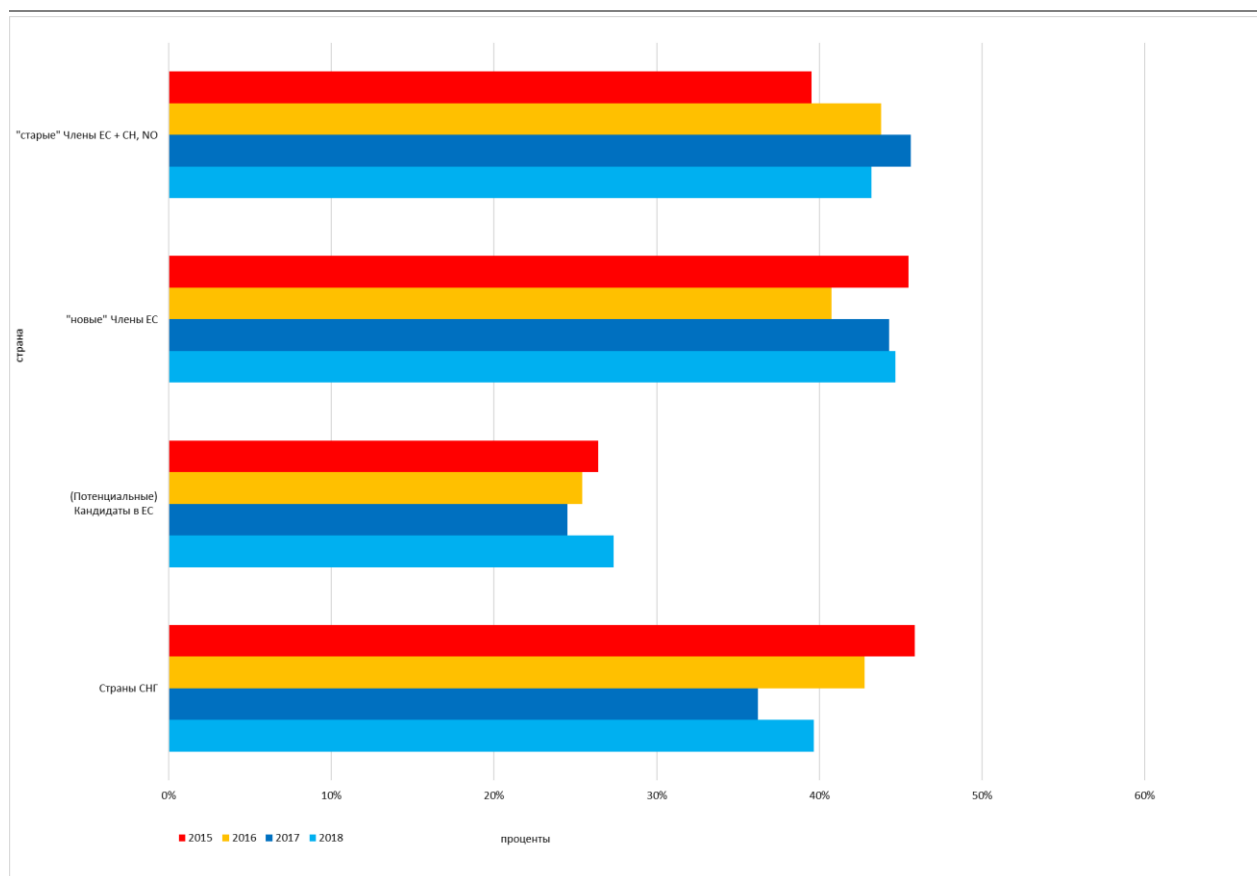


Figure 8: Доля поездок вне страны регистрации, 2015-2018 гг.

Источник: Данные, предоставленные МТФ



На Рисунке 9 показано количество поездок в 2018 г. по трем разным географическим направлениям. К первому относятся поездки в пределах ЕС (красный цвет), ко второму - поездки между Государствами-членами ЕС и не состоящими в нем странами (желтый цвет). Поездки между Странами ЕКМТ за пределами ЕС представляют третье направление, которое отмечено синим цветом.

Как можно видеть, сообщение между странами, состоящими и не состоящими в ЕС, является относительно важным, особенно для таких стран, как Польша, Россия, Турция, Беларусь и Украина. Для поездок в ЕС или вне его пределов поездки отличаются от страны к стране. Если для Украины рейсы на территории ЕС несколько важнее, чем вне ЕС, то в случае Турции ситуация носит противоположный характер.

Таблица 4 дает более детальную картину. Точнее говоря, здесь показано количество поездок внутри или вне ЕС и между ЕС и не входящими в него Странами. Для большей сопоставимости представлены средние показатели соответствующих групп стран и суммарные данные. Кроме того, показана также исчисленная доля поездок между странами отправления и назначения

График 9: Поездки в пределах ЕС/между членами ЕС и другими странами ЕКМТ/ между странами, не входящими в ЕС, 2018 г.

Источник: Данные, представленные МТФ

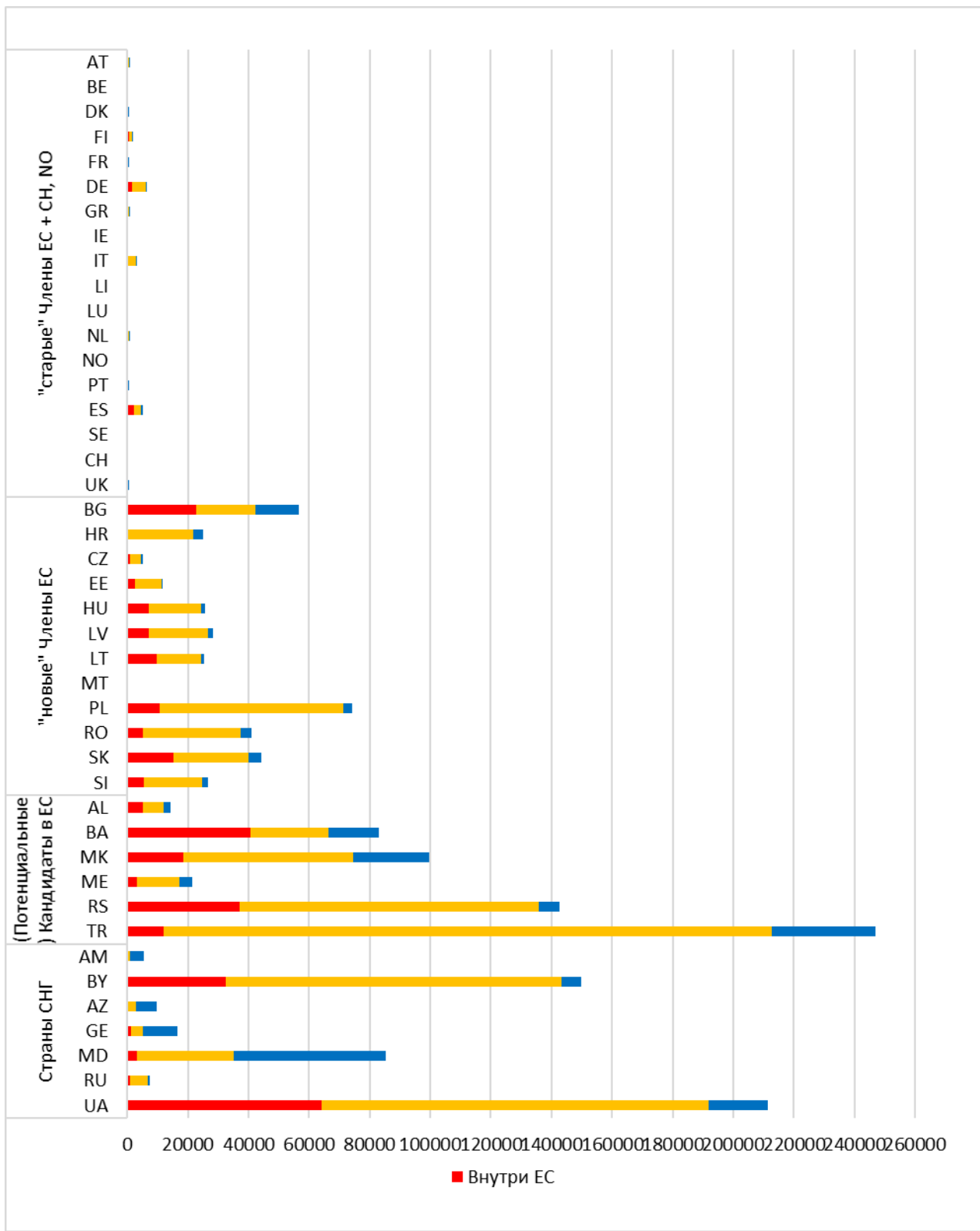


Таблица 4: Количество поездок в 2018 г.

Источник: Данные, предоставленные МТФ

	Количество поездок между государствами ЕС/ЕЭП (включая Швейцарию) в обозреваемый период (янв. – дек. 2018 г.)	Количество поездок между государствами ЕС/ЕЭП (в т.ч. Швейцарией) и не входящими в ЕЭП странами в обозреваемый период (янв. – дек. 2018 г.)	Количество поездок между двумя странами, не входящими в ЕЭП (исключая Швейцарию) в обозреваемый период (янв. – дек. 2018 г.)	
"старые" Члены ЕС + СН, LI, NO	AT Австрия	197	249	92
	BE Бельгия	0	42	1
	DK Дания	5	340	20
	FI Финляндия	620	1,047	123
	FR Франция	20	183	1
	DE Германия	1424	4527	39
	GR Греция	141	476	21
	IE Ирландия	3	47	0
	IT Италия	260	2644	110
	LI Лихтенштейн	0	0	0
	LU Люксембург	0	0	0
	NL Нидерланды	210	333	61
	NO Норвегия	62	23	0
	PT Португалия	34	85	9
	ES Испания	2056	2517	475
	SE Швеция	17	22	7
	СН Швейцария	5	0	27
UK СК	90	153	34	
В среднем	286	705	57	
Всего	5144	12688	1020	
Доля	27%	67%	5%	
"новые new" члены ЕС	Болгария	22585	19761	14116
	HR Хорватия	0	21762	3170
	CZ Чехия	865	3737	638
	EE Эстония	2609	8869	46
	HU Венгрия	7159	17343	1199
	LV Латвия	7241	19300	1610
	LT Литва	9621	14679	1051
	MT Мальта	0	0	0
	PL Польша	10585	60779	2970
	RO Румыния	5085	32235	3594
	SK Словакия	15282	24657	4450
	SL Словения	5602	19065	1990
	В среднем	7220	20182	2903
Всего	86634	223080	22063	
Доля	26%	67%	7%	
(Потенциальные) Кандидаты на вступление в ЕС	AL Албания	5273	6634	2320
	BA Босния и Герцеговина	40622	25877	16,651
	MK Сев. Македония	18379	56089	25249
	ME Черногория	3311	13765	4259
	RS Сербия	37100	98787	6860
	TR Турция	12024	200828	34025
	В среднем	13330	66997	13517
	Всего	79980	401980	81102
Доля	14%	71%	14%	
Страны СНГ	AM Армения	204	828	4546
	AZ Азербайджан	44	2,810	6,801
	BY Беларусь	32599	110776	6430
	GE Грузия	1130	4094	11178
	MD Молдова	3021	31998	50153
	RU Россия	751	6,006	536
	UA Украина	64258	127537	19619
	В среднем	14427	40217	13354
Всего	100990	281520	93476	
Доля	21%	59%	20%	

Эти рисунки показывают, что в целом больше всего рейсов между Странами ЕС и не состоящими в нем странами совершают (потенциальные) Кандидаты на вступление в ЕС. Страны СНГ лидируют по числу поездок между странами ЕС и поездок между странами, не состоящими в ЕС.

Доли в рамках групп стран весьма схожи. Во всех группах поездкам между странами, состоящими и не состоящими в ЕС, принадлежит наибольшая доля. На втором месте по величине доля поездок между странами ЕС, приходящаяся на "старых" и "новых" Членов ЕС. У (потенциальных) Кандидатов в ЕС и Стран СНГ распределение рейсов между ЕС и вне ЕС примерно одинаковое.

На Рисунке 10 обозначены рейсы с грузом в 2015 – 2018 гг. На первый взгляд, сколько-нибудь существенных различий здесь нет. Однако при ближайшем рассмотрении данные показывают, что в этот период сократились порожние пробеги. В 2015 г. их доля составляла 23,5%. В 2016 и 2017 гг. эти показатели насчитывали 22,8% и 22,9% соответственно, а в 2018 г. – 21,6%. Это – снижение почти на два процентных пункта, или 8% в целом.

Судя по этим данным, некоторые страны сообщили удивительно низкие доли порожних поездок. Например, Армения называет цифры ниже 5% за каждый год (2015-2018 гг.), Швейцария всего 6,5%, Нидерланды лишь 3,8% в 2018 г. и Бельгия 0%. Такие отклонения могут быть результатом различных “интерпретаций” понятия порожний рейс или того, как эти поездки фиксируются в бортовых журналах.

В этом контексте представляет большой интерес и распределение процентов порожних поездок в 2005 - 2010 гг., поскольку в 2006 г. было введено правило трех рейсов, влияющее на количество поездок вне страны регистрации (см. раздел 3.3.4 Данные о поездках). Вопрос, сказалось ли оно и на количестве порожних рейсов.

На Рисунке 11 – изменения указанных процентов поездок с грузом между 2005 и 2010 гг. для соответствующих стран. Как можно видеть, среди “старых” Членов ЕС только четыре из 16 стран увеличили число груженых поездок, тогда как 12 произвели в 2010 г. больше порожних рейсов, чем в 2005 г. Аналогичное положение и у “новых” Членов ЕС. Три страны из этой группы совершили больше поездок с грузом, а девять – меньше. То же относится и к Странам СНГ, где больше груженых рейсов имеют две страны из шести. Только (потенциальные) Кандидаты в ЕС смогли доложить об увеличении количества поездок с грузом в трех из пяти компаний по сравнению с 2005 г. Это означает, что введение правила трех рейсов повлияло на количество порожних пробегов, которое – за исключением группы (потенциальных) Кандидатов ЕС – в период между 2005 и 2010 годами. Для детального сопоставления данных в приложении приведены абсолютные показатели количества поездок.

График 10: Доля поездок с грузом, 2015-2018 гг.

Источник: Данные, предоставленные МТФ

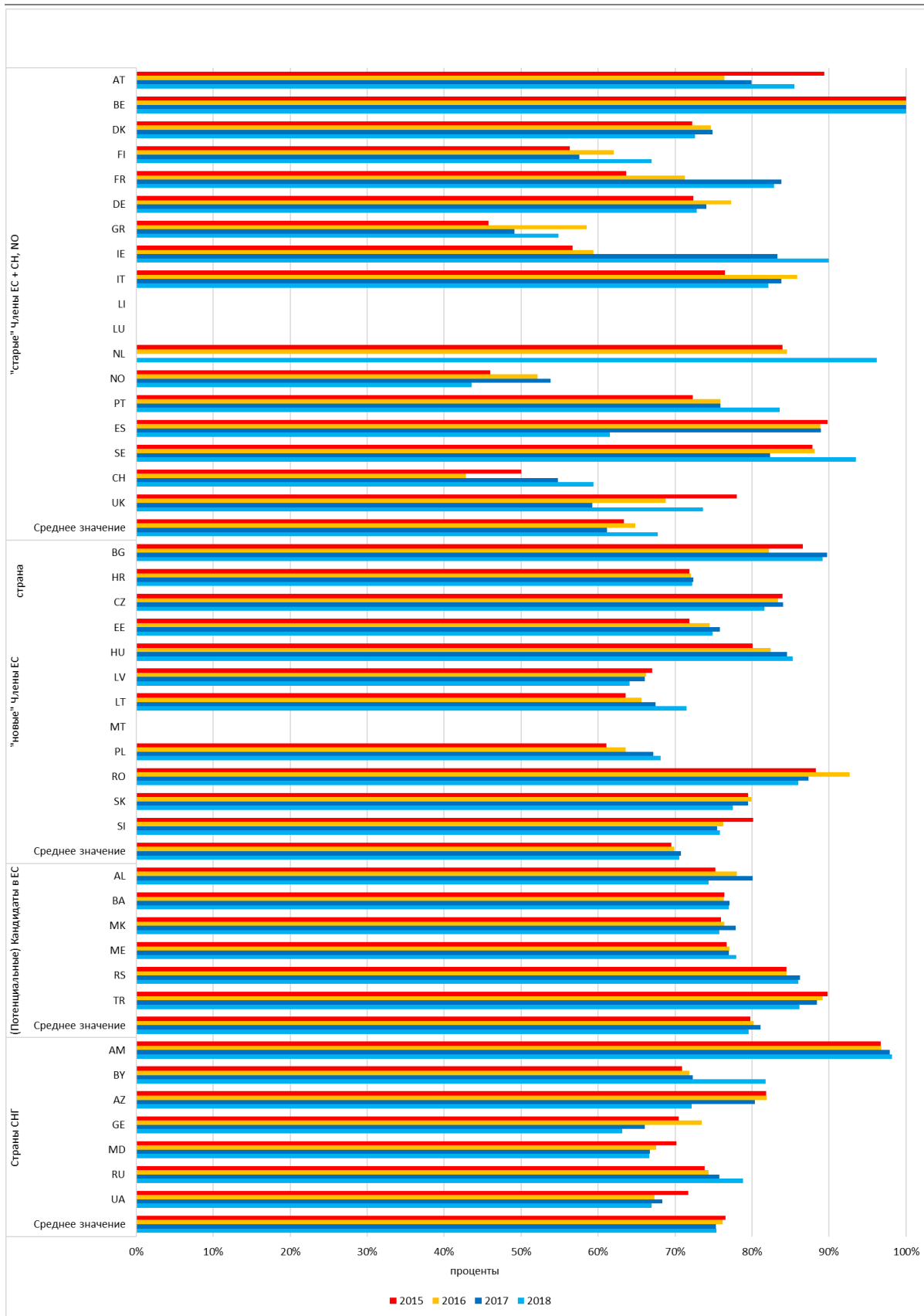
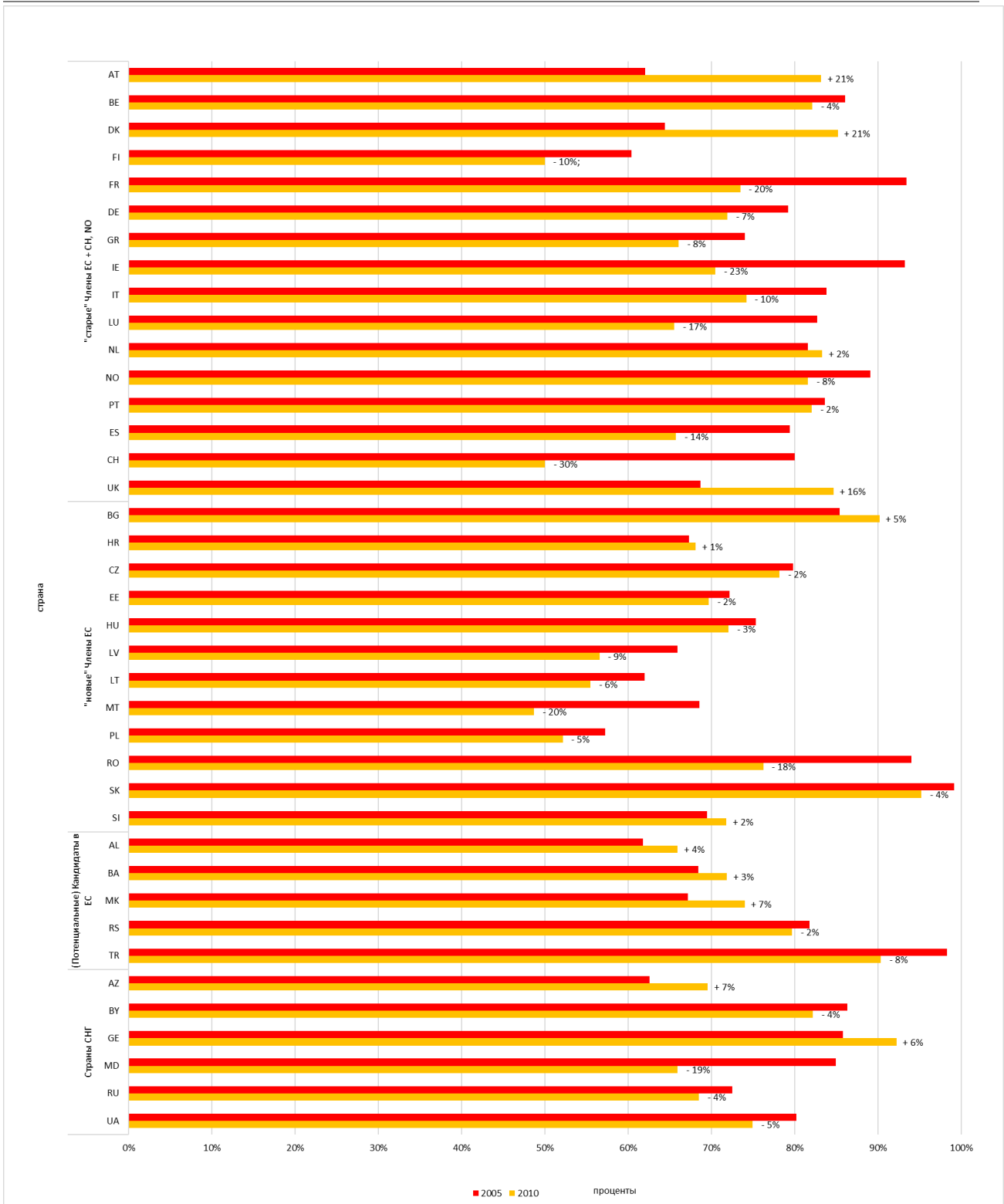


График 11: Доля поездок с грузом в 2005 и 2010гг.¹⁰

Источник: Данные, предоставленные МТФ



¹⁰ Некоторые страны были исключены из анализа во избежание несопоставимых величин

3.4. Значение Квоты на Европейском рынке международных автомобильных грузовых перевозок

В этом разделе мы пытаемся оценить доли провозной работы внутри ЕС транспортных средств, зарегистрированных в-третьих странах, и наоборот, долю провозной работы с разрешениями ЕКМТ в сравнении с суммарным ее объемом в ареале ЕКМТ.

В последующих таблицах приводится оценка провозной работы внутри ЕС транспортными средствами стран, не входящих в ЕС, и провозной работы автотранспорта из ЕС за пределами ЕС. Расчет исходно имеет разные вводные данные. Это относится, например, к количеству использованных разрешений, которое предоставил МТФ. Средний пробег и фактор загрузки - данные МТФ из бортовых журналов. С этими тремя параметрами уже можно вычислить провозную работу. Затем подсчитывается доля поездок внутри ЕС транспортных средств стран, не состоящих

в ЕС. С этой целью анализировались данные от МТФ. Это позволяет вывести примерную величину провозной работы в ЕС перевозчиков из стран, не входящих в ЕС. Этот результат используется для исчисления доли рынка ЕС с привлечением данных провозной работы автотранспорта в международных грузовых перевозках внутри ЕС. Они получают расширенной экстраполяцией данных исследования 2009 г., в котором объем провозной работы в международных автомобильных грузовых перевозках в ЕС за 2007 г. принят за 588 миллиардов тонно-километров, а доля вне ЕС 42,8 миллиарда тонно-километров. На базе данных Евростата (Карманный статистический справочник) мы рассчитали темп роста между 2007 и 2017 (11,9%) и экстраполировали прежние величины. Используя и экстраполируя указанные величины, можно обеспечить сопоставимость показателей.

Таблица 5: Расчет долей рынка ЕС, приходящихся на перевозки автотранспортом стран, не состоящих в ЕС, с разрешениями ЕКМТ

Год: 2017/2018

	Единица измерения	Потенциальные Кандидаты ЕС	Страны СНГ	Все Страны, не входящие в ЕС	Источник
Использованные разрешения (в годовом исчислении)	количество	12 175	11 435	23 610	МТФ 2018
Оценочный годовой пробег на одно разрешение	1 000 км		51		МТФ 2017
Оценочный объем перевезенного груза (включая порожние рейсы)	тонна		12,6		МТФ 2017
Максимальная провозная работа, в годовом исчислении	млн. ткм	7 824	7 348	15 172	
Доля поездок в пределах ЕС		21,8%	14,2%		МТФ 2018
Вероятная провозная работа в ЕС, в годовом исчислении	млн. ткм	1 706	1 043	2 749	
Грузооборот международных автомобильных перевозок в ЕС	млрд. ткм		658		Собственная оценка
Вероятная доля рынка ЕС		0,26%	0,16%	0,42%	

Таблица 6: Расчет долей рынка, приходящихся на перевозки автотранспортом стран ЕС за пределами Евросоюза с разрешениями ЕКМТ

Год: 2017/2018

	Единица измерения	ЕС 15+3	Новые Члены ЕС	Все Члены ЕС	Источник
Использованные разрешения (в годовом исчислении)	количество	1 439	17 050	18 489	МТФ 2018
Оценочный годовой пробег на одно разрешение	1 000 км		51		МТФ 2017
Оценочный объем перевезенного груза (включая порожние рейсы)	тонна		12,6		МТФ 2017
Максимальная провозная работа в годовом исчислении	млн. ткм	925	10 956	11 881	
Доля поездок вне ЕС		5,4%	9,6%		МТФ 2018
Вероятная провозная работа вне ЕС в годовом исчислении	млн. ткм	50	1 052	1 102	
Грузооборот международных автоперевозок вне ЕС	млрд. ткм		47,9		собственная оценка
Вероятная доля рынка вне ЕС		0,10%	2,20%	2,30%	

Эти расчеты показывают, что доля автотранспорта из стран, не входящих в ЕС, в перевозке грузов между двумя Государствами-членами ЕС составляет приблизительно **0,42%** всего внутреннего рынка ЕС. Для сравнения: на долю автотранспортных средств ЕС в перевозке грузов вне территории приходится **2,3%** всего рынка грузовых перевозок вне ЕС.

Долю грузооборота по разрешениям ЕКМТ в сопоставлении с глобальным объемом провозной работы в ареале ЕКМТ можно рассчитать следующим образом. По 2018 году вся провозная работа оценивается примерно в **27 миллиардов тонно-километров** (42 099 использованных разрешений,

средний годовой пробег с разрешениями 50 797 км при объеме перевезенного груза 12,6 тонны за рейс). При общем грузообороте международных автомобильных перевозок в ареале ЕКМТ в **706¹¹ миллиардов тонно-километров** максимальная доля провозной работы по разрешениям ЕКМТ оценивается в **3,8%**, - ниже оценки в 5%, данной в свое время для 2007 года.

3.5 Экологические характеристики Квоты

Важным элементом дискуссии об использовании транспортных средств и автомобильного парка является сегодня их воздействие на глобальный климат. Выбросы вредных веществ и парниковых газов (ПГ) следует сокращать в максимально возможной мере. Использование разрешений ЕКМТ тоже вносит вклад в движение к этой цели. Как изложено в разделе 3.3.2. Выдача разрешений также фокусируется на экологических аспектах.

"Предварительное исследование воздействия Квот ЕКМТ на окружающую среду" (МТФ 2015 г.) приходит к выводу, что система многосторонней квоты определенно влияет на эмиссии, вредные для климата. Количественные показатели были получены сравнением состава автопарка, пользующегося разрешениями ЕКМТ, и стандартных автопарков ЕКМТ на тех же маршрутах. Результаты ясно показывают выигрыш для экологии структуры автотранспорта с разрешениями ЕКМТ.

При сопоставлении данных указанного исследования с последними доступными данными 2018 и 2020 гг., делает очевидными дальнейшие различия. Использование Классов Евро для

¹¹Рассчитано так же, как грузооборот международных автомобильных перевозок в / вне ЕС (Таблицы 5 и 6)

разрешений ЕКМТ уже описывалось в разделе 3.3.2. Выдача разрешений В упомянутом выше исследовании рассчитаны для 2013 г. следующие соотношения:

Таблица 7: Сравнение автопарка Стран-членов ЕКМТ в 2013, 2018, 2020 гг.¹²

Источник: МТФ 2015/2019

		Евро III	Евро IV	Евро V	Евро VI
Автопарк, используемый для квоты ЕКМТ, средневзвешенный показатель	2013	27,6%	14,9%	57,5%	
	2018		11%	77,8%	11,2%
	2020		2,2%	54,3%	43,5%

Строки 2 и 3 добавляют данные доли соответствующих Классов Евро на 2018 и 2020 гг. Становится ясно, что в период между 2013 и 2018 или 2000 гг. произошел значительный сдвиг в сторону более "чистых" автотранспортных средств. Одной из причин было постепенное сокращение числа разрешений для машин Евро III и стремление стран увеличить количество получаемых разрешений в сочетании с вложениями грузоперевозчиков в новые, более чистые автомобили.

Как можно видеть в Таблице 7, в 2013 г. в качестве самого чистого класса насчитывалось еще 57,5% Евро V. Затем их число вновь возросло в 2018 г. до 77,8%, но уже свыше 11,2% приходилось на Евро VI. В 2020 г. доля Класса Евро VI превышает 40%. Доля Евро V снижается до 54,3%, а Евро IV – даже до 2,2%. Вероятен постепенный вывод автотранспорта Евро IV из эксплуатации.

Распределение в группах стран (Таблица 7) показывает, что за разрешениями для "чистых" транспортных средств Евро VI чаще всего, по сравнению с другими группами, обращаются в основном "старые" Государства-члены ЕС. По общему количеству лидируют "новые" Члены ЕС. У всех групп стран, за исключением "старых" Членов, высока процентная доля Евро V по сравнению с другими классами. Такое распределение меняется к 2020 г. Во всех группах стран доля чистого Класса Евро VI значительно возрастает, а Евро V и Евро IV теряют прежние позиции.

Сравнение по всему парку грузовиков в Европе можно проиллюстрировать данными от Евростата (см. Таблицу 8) о возрасте грузовиков с показателями их провозной работы (ткм). В исследовании 2015 года эти возрастные группы были приписаны к соответствующим Классам Евро.

¹² Евро VI может использоваться и по разрешению для Евро V

Таблица 8: Доля Классов Евро в группе стран

Источник: МТФ 2015/2019

		2018			2020		
		Евро IV	Евро V	Евро VI	Евро IV	Евро V	Евро VI
"старые" Члены ЕС + CH, LI, NO	Всего	1864	2381	1452	471	5940	13343
	Доля	33%	42%	25%	2%	30%	68%
"новые" Члены ЕС	Всего	2360	11800	2076	544	11710	7860
	Доля	15%	73%	13%	3%	58%	36%
(Потенциальные) Кандидаты ЕС	Всего	200	10530	1320	176	8010	4524
	Доля	2%	87%	11%	1%	63%	36%
Страны СНГ	Всего	464	10010	156	240	9120	2112
	Доля	4%	94%	1%	2%	79%	18%

Таблица 9: Грузовые перевозки по возрасту транспортных средств (ЕС-28, в миллионах ткм)

Источник: Евростат

	2013	2017	Темп роста
< 2 лет	267 184	417 073	56,1%
2 года	257 495	279 882	8,7%
3 года	142 505	190 508	33,7%
4 года	105 323	170 573	62,0%
5 лет	197 077	144 434	-26,7%
6 лет	196 122	132 402	-32,5%
7 лет	142 305	78 439	-44,9%
8 лет	105 910	58 243	-45,0%
9 лет	77 216	101 333	31,2%
10 - 14 лет	173 704	261 636	50,6%
≥ 15 лет	45 433	72 989	60,7%
Нет данных	815	5 606	587,9%
Всего	1 711,089	1 913,118	

Как можно видеть, между представленными периодами налицо некоторые сдвиги в европейском автопарке в целом. Более чем на 50% увеличилось количество транспортных средств не старше двух лет. Если принять за дату внедрения Класса Евро VI 2012/2013 г., то находят объяснение рост парка автомобилей не старше четырех лет (обратным счетом от 2017 г.) и сокращение возрастов от пяти до восьми лет. Однако с девятого года количество транспортных средств растет. Это означает, что весь автопарк тоже обновлен, но еще эксплуатируются машины старше 10 лет, а Класса Евро IV - до возраста 12 лет.

Для сравнения долей различных Классов Евро в автопарке ЕС в целом и в парке ЕКМТ возраст автотранспортных средств конвертируется в Классы Евро. Принято следующее обратным счетом от 2017 г.: 9 лет и старше - Евро IV, от 8 до 5 лет - Евро V, до 5 лет - Евро VI. Результаты представлены в Таблице 10.

Таблица 10: Доля автопарка ЕС и ЕКМТ

Источник: Евростат, МТФ

	Евро IV	Евро V	Евро VI
Автопарк в ЕС, 2017 г., средневзвешенное количество	12,1%	21,6%	62,9%
Автопарк в Странах ЕКМТ, 2018 г., средневзвешенное количество	11%	77,8%	11,2%
Автопарк в Странах СНГ, 2020 г., средневзвешенное количество	2,2%	54,3%	43,5%

Из результатов в Таблице 10 очевидно, что между автопарком ЕС и автопарком ЕКМТ есть различия. Точнее, МТФ ожидает, что свыше 40% провозной работы с разрешениями ЕКМТ в 2020 г. произведут грузовики Евро VI, что является значительным прогрессом по сравнению с 2018 г. Автотранспортные средства Евро V в 2020 г. осуществят - по индикаторам МТФ - почти 55% грузооборота, что выше их доли 2017 г. в ЕС. Тем не менее, всего за два года это означает существенное снижение: с 77,8% до 54,3% - для Евро V в пользу автомобилей Евро VI.

Предполагается, что структура автопарка в странах, не входящих в ЕС, в целом гораздо старше, тогда как их автотранспорт по линии ЕКМТ состоит почти исключительно из Евро V и VI. Инвестиции в такой состав автопарка осуществлялись в основном под влиянием ЕКМТ.

Кроме того, разрешения ЕКМТ позволяют также свободнее выбирать маршрут и тем самым полнее использовать грузовой потенциал и совершать меньше порожних пробегов (в отличие от двусторонних разрешений).

Вопрос о том, верны ли по-прежнему выводы исследования 2015 г. о сокращении выбросов при использовании разрешений ЕКМТ либо без них, надо было бы рассмотреть в аналогичной работе. Однако показатели Таблиц 7, Таблица 9 и Таблица 10 отражают быстрый переход к автотранспортным средствам Евро V и Евро VI, оставляя мало места для сомнений в том, что повышающие коэффициенты, встроенные в систему Квоты ЕКМТ, способствуют значимому сокращению эмиссий парниковых газов.

3.6 Сравнение анализа в Докладе 2009 г. и Обновлении 2020 г.

В данном разделе представлены различия между приведенным выше количественным анализом и анализом в докладе 2009 г. за период 2004 - 2007 гг. и соответствующий цифровой материал. Во-первых, мы отмечаем, что совокупная базовая квота оставалась постоянной между 2007 и 2019 гг. (6090), а в 2019 г. увеличилась до 6238 в ожидании Брексита без сделки (см. раздел 4.2). **Это говорит о том, что система квотирования, как она функционировала в прошедшие 15 лет, не увязана с эволюцией международной торговли.**

Выдача разрешений по поводу Классов Евро значительно изменилась с 2005-2007 гг. Прежде всего, больше не выдаются разрешения ниже Евро Класса IV, что делает "более зеленым" автопарк, который перевозит грузы с разрешениями ЕКМТ. Обобщающее сравнение совокупного количества разрешений, распределенных по классам, затруднительно из-за разных уровней использования этих классов в годы между опросами. Остается, однако, одна возможность сопоставления между указанными периодами: Класс Евро IV. В 2007/2008 гг. он был все еще "самым чистым", но в 2018 г. стал лишь последним по порядку, так как в промежутке появились Евро V и Евро VI. Тем самым подтверждается, что **автопарк "зеленеет"**. Дополнительная информация содержится в разделе 3.5.

Между 2005 и 2018 есть еще некоторые различия и в использовании разрешений. В группе "старых" Членов ЕС использование выделенных квот возросло. После спада 2004-2007 гг. с около 50 до почти 20 процентов, показатели периода 2015-2018 гг. приблизились к 30 процентам после перераспределения квоты в 2012-2015 гг. от стран со слабым спросом к тем, у которых спрос большой. Тем самым коэффициент загрузки автопарка повысился, но не достиг уровня 2004 г. С другой стороны, на группу "новых" Государств-членов ЕС, которые обычно использовали разрешения почти на 100%, между 2015 и 2017 гг. пришлось лишь около 55% после односторонних ограничений России в 2011 и 2015 гг., сокративших доступ странам-членам на 90%. Однако за 2018 г. этот показатель уже вновь составил около 60%, что может означать повышение в предстоящие годы. (Потенциальные) Кандидаты не смогли выйти на уровень последнего опроса. В 2004-2007 гг. средний показатель был 90% и выше, а между 2015 и 2018 гг. - всегда чуть меньше 90%. В Странах СНГ средний показатель в 2005-2007 гг. составлял около 85%, в 2015-м чуть больше 80%, а в 2015/2016-м - 70% с последующим подъемом до 76%. Таким образом, отличия от опроса 2009 г. не очень велики. Однако по-прежнему есть тенденция показывать, что **разрешения имеют большое значение, особенно для Стран, не состоящих в ЕС.**

С другой стороны, представляют интерес также данные по поездкам в годовом исчислении. Это - количество рейсов с разрешениями. Для "старых" Членов ЕС оно сократилось наполовину от уровня 2004-2007 гг. - с 30 до почти 15 в расчете на одно разрешение. Сокращения прошли и в других группах. "Новые" Члены ЕС тоже потеряли в среднем около 10 поездок (прежде - около 55, потом около 45), как и (потенциальные) Кандидаты, у которых в среднем вместо почти 70 рейсов стало 55. Только Страны СНГ смогли сохранить свой средний показатель - около 40 поездок, с повышением к 2018 г. Среди причин могло быть, например, удлинение пробега за рейс, совокупное число которых поэтому уменьшалось. Кроме того, как представляется, сказывалось основополагающее изменение - переориентация объемов грузоперевозок в направлении Стран Восточной Европы.

Хотя между 2004 и 2007 гг. из-за введения "правила трех рейсов" были некоторые различия в количестве поездок вне страны регистрации, в 2015-2018 гг. оно оставалось приблизительно на прежнем уровне. Помимо небольших изменений внутри группы в эти годы, соответствующие показатели весьма стабильны и подвержены только временным колебаниям.

В оценке регионов отправления и назначения очень заметно, как и в 2007 г., что сообщение между странами ЕС и вне ЕС особенно важно для группы (потенциальных) Кандидатов и Стран

СНГ. Однако в 2018 г. ситуация такова, что добавились поездки между странами в пределах ЕС (внутренний оборот ЕС). Их доля была относительно меньше в 2007 г. Но доля поездок вне ЕС (внутри группы стран, не состоящих в ЕС), как представляется, тоже играет все более важную роль. Однако есть значительные различия между отдельными странами. Например, Россия сократила количество поездок с 80000 в 2007 г. почти до 10000, что отражает снижение ее квоты. Большое изменение было и в Беларуси, которая увеличила число рейсов и стала важным перевозчиком между Странами, состоящими и не состоящими в ЕС.

Среднее количество поездок с грузом у "старых" Членов изменилось - от почти 81% в 2007 г. до почти 68% в 2018 г. Новые члены смогли нарастить свою долю с 63% в 2007 г. до 70% в 2018 г. Аналогичная ситуация и у "потенциальных" Кандидатов, у которых между 2007 и 2018 гг. тоже отмечалось повышение примерно на 3% - с 78% до 81%. Страны СНГ тоже немного увеличили в этот период долю груженых поездок - на 2% (с 73% до 75%). В общей сложности, за исключением "старых" Членов доля порожних рейсов уменьшилась.

В заключение, нет возможности сопоставить расчетные доли работы грузовиков ЕС вне его территории и грузовиков стран, не входящих в ЕС, на его территории по количественным показателям за 2007 г. из доклада 2009 года. Главная причина в том, что для расчета этих пропорций использовались разные параметры. Поскольку в докладе 2009 г. уже предполагалось, что, например, оценка годового пробега на одно разрешение завышена, была предпринята попытка найти для подсчетов более надежные данные. Как уже описано выше, они взяты в основном из сведений МТФ (который существенно усовершенствовал мониторинг использования квоты и располагает своей базой данных). За счет этого расчет становится приближенным к реальности, но, как отмечалось, он несопоставим с предыдущими числовыми значениями. И все же между этими расчетами можно провести определенные параллели. Как и в докладе 2009 г., ясно, что доля перевозной работы в ЕС транспорта третьих стран чрезвычайно мала и очень мала доля грузооборота автотранспорта из ЕС в третьих странах.

То же относится к исчислению доли разрешений ЕКМТ в совокупных автомобильных грузовых перевозках в Европе, так как они основаны на таких же параметрах. Но и в этом случае, как в 2009 г., анализ показывает относительно очень низкую долю работы транспорта в ареале ЕКМТ по разрешениям ЕКМТ.

3.7 Внедрение Хартии Качества

Хартия Качества ЕКМТ для Международных автомобильных грузовых перевозок (ХК) была принята Министрами в 2015 г. и вступила в силу 1 января 2016 г., с двухлетним переходным периодом на внедрение. Главная цель состояла в гармонизации основ регулирования во всех Странах-членах с комплексом правовых актов Европейского Союза путем законодательного закрепления положений, касающихся:

- предприятий транспорта (использующих разрешения ЕКМТ), представления доказательств соблюдения ими условий учреждения в Стране-члене, требований к деловой репутации, наличию соответствующего финансового состояния и профессиональной компетентности;
- водителей транспортных средств: периодов вождения и отдыха, обучения водителей и условий найма на работу;
- проверок и санкций.

Внедрение ХК официально завершено в 41 из нынешних 43 Стран-членов ЕКМТ, в том числе во всех Государствах-членах ЕС. Процедуры ее принятия в Азербайджане почти закончены, а в Армении все еще не хватает внедрения нескольких элементов и продвижение идет довольно медленно.

В целом большинство заинтересованных сторон считает внедрение ХК успешным. Для внедрения и поддержания ее элементов качества страны-члены ЕКМТ, не входящие в ЕС, приложили большие усилия. Тем не менее, реальное воздействие ХК на безопасность дорожного движения как конечная цель остается неясным. Единственным достоверным индикатором были бы количество и серьезность нарушений, установленных контролем во время перевозок, в частности по поводу соблюдения периодов работы и отдыха. Обоснованная статистика требовала бы согласованной системы проверок во всех странах-участницах¹³. Для углубленного анализа понадобились бы по всем странам ежегодные, с 2013 г., записи правонарушений, совершенных в стране, где осуществлялся контроль, предпочтительно в увязке с совокупным пробегом ТГА, зарегистрированных в третьих странах. Такая разработка была бы полезной для выявления недостатков и лучших практик. Записей о подготовке водителей в стране происхождения и о дорожных происшествиях было бы недостаточно, поскольку последние в основном связывают с возрастом транспортного средства (представленным в виде класса выбросов). Нуждается также в подтверждении, действительно согласованы или нет между Странами-членами количество и качество проверок на дорогах.

Операторы и правительства различных Стран-членов ЕКМТ, при поддержке МСАТ, хотели бы увеличения числа разрешений в странах, которые внедрили ХК. В настоящее время такого механизма нет. Если окажется недостаточным сдвиг в сторону более высоких множителей, потребуется изменить основы системы Квоты.

Страны, не состоящие в ЕС, согласились принять ХК и внедрить в национальное законодательство ее правила с большими надеждами на то, что при этом все партнерские страны снимут оговорки и ограничения (см. ниже) и согласятся осуществлять дальнейшее развитие квоты (см. ITF/TMB/TR/M(2015)2/FINAL, стр. 2 и 3, а также Главу V ХК). Этого пока не произошло, так как определенные Государства-члены ЕС блокируют движение к большей либерализации и корректировкам Квоты. Могут возникнуть проблемы, когда с изменениями правил ЕС (см. далее Пакет Мобильности) на повестку дня выдвинутся поправки к ХК: готовность третьих стран внедрять изменения может поблекнуть.

3.8 Существующие оговорки и ограничения

3.8.1 Территориальные оговорки

Страны-члены системы квотирования ЕКМТ вправе ограничивать количество зарегистрированных в других странах ТГА, которые производят перевозки на их территории, – будь то с грузом или без него, с погрузкой или выгрузкой либо транзитом. В настоящее время оговорки ввели пять стран: Австрия, Греция, Венгрия, Италия и Россия.

Австрия, Греция и Россия ограничивают въезд на свою территорию ТГА на взаимной основе, то есть в соответствии с выделенной им квотой: по 16 Австрии и России, 60 – Греции. Венгрия и Италия придерживаются более "либеральных" оговорок с вариациями по странам. В среднем для всех партнерских стран Италия сокращает квоту на 64% (максимум в 91% для Турции), Венгрия – на 15% (также с самой большой оговоркой для турецких ТГА в 75%), Россия – почти на 90%.

На сегодня указанные оговорки имеют множество причин, которые эволюционировали со временем. В данном докладе они не рассматриваются и не оцениваются.

¹³ Правовая основа для обмена протоколами о нарушениях есть в Хартии Качества (Глава IV 1.2.3 и 1.2.4). Однако этот обмен не обязателен ("следует" вместо "должен"), а в действительности не существует.

Предметом дебатов являются также либерализация перевозок за свой счет и перевозок домашнего скота.

При принятии ХК в 2015 г. имелось понимание, что после ее внедрения все оговорки были бы постепенно устранены. Это подчеркивалось и в нашем опросе и беседах. Теперь, когда только одна страна еще не в полной мере встроила ХК в национальное законодательство, пора было бы предпринять шаги к устранению всех оговорок. Однако Италия и Венгрия дали ясно понять, что в нынешних обстоятельствах они не были бы готовы снять свои территориальные оговорки (см. ITF(2018)4/FINAL). Такую же позицию выдвинула Австрия (ITF/TMB/TR(2019)23/APP1/PROV). Позиции России и Греции неясны. Поскольку голосование в ГАТ требует единогласия, отказ от оговорок вовсе маловероятен, если только не удастся убедить все пять стран изменить позицию.

3.8.2 Ограничения

Действующие правила в системе квоты ЕКМТ ограничивают тремя количество поездок с отправлением и назначением вне страны регистрации автотранспортного средства до возвращения в его страну. ГАТ обсуждала возможность последовательно увеличивать это количество рейсов или допустить перевозки без лимитов.

Многие операторы и правительства "старых" Государств-членов противятся либеральному подходу, приводя аргумент, что не станет в конечном счете никакого отличия от пользования разрешениями Сообщества ЕС, тогда как большинство других Членов ЕКМТ, включая новые Государства-члены ЕКМТ и такие периферийные страны, как Португалия, выступают за такую меру.

Как отмечает Секретариат МТФ, он располагает статистическими свидетельствами того, что после введения правила трех рейсов "была достигнута стабильная и гораздо более высокая доля поездок, связанных со страной регистрации, по сравнению с 2005 г." (см. ITF(2018)4/FINAL). Секретариат предлагает увеличить количество допустимых поездок (в перевозках грузов cross-trade - между двумя иностранными пунктами) до пяти в течение пробного периода, с тщательным мониторингом последствий этой меры.

Консультируясь недавно с правительствами Стран-членов (см. ITF/TMB/TR(2019)23/APP1/PROV), Секретариат МТФ поставил вопрос, следует ли существующее "ограничение поездок ... заменить соглашением следовать социальным требованиям, действующим на территории других Государств ЕКМТ". Ответы из 26 стран показывают, что данная проблема является небесспорной: правительства многих Государств-членов ЕС (Австрия, Бельгия, Чехия, Германия, Дания, Франция, Венгрия, Италия, Нидерланды, Словакия) возражают против этой меры, хотя нередко по весьма разным мотивам; в отличие от них, "за" выступает большинство стран вне ЕС (Албания, Азербайджан, Беларусь, Грузия, Турция), а также ряд Государств-членов ЕС (Эстония, Латвия, Португалия¹⁴). Швейцария занимает нейтральную позицию.

¹⁴ Интересно отметить, что Португалия оценивает ограничение 3+2 как "особенно вредное для периферийных стран" – тот же самый довод, которым она сражалась, до правила 3+2, против шестинедельного ограничения по времени.

4 Будущее международных автомобильных грузовых перевозок в Европе

4.1 Пакеты Мобильности ЕС

Как отмечалось ранее, главной целью принятия ХК ЕКМТ было адаптировать регламенты международных автомобильных грузовых перевозок для операторов и транспортных средств, зарегистрированных в Третьих (с позиций ЕС) Странах, к комплексу законодательства ЕС. Любое изменение регламентов ЕС может потребовать дальнейших уточнений ХК ЕКМТ и, возможно, системы Квоты в целом.

ЕС рассмотрел адекватность своих основ регулирования и определил области совершенствования. В настоящее время Союз находится в процессе уточнения законодательства, касающегося автомобильных грузовых перевозок. Он инициировал в 2017 и 2018 гг. три так называемых Пакета Мобильности, сосредоточив пересмотр различных правовых актов в совместной разработке Еврокомиссии, Европарламента и Европейского Совета.

Все соответствующие инициативы находятся на завершающей стадии переговоров между Советом, Парламентом и Комиссией. На трехсторонних встречах 11 и 12 декабря 2019 г. было достигнуто политическое соглашение по всем спорным вопросам, которое 21 января 2020 г. поддержал Комитет по транспорту Европарламента. С учетом последующих обычных законодательных процедур можно ожидать завершения процесса к июню текущего года и вступления в силу пересмотренного законодательства в июле 2020 г.¹⁵

Переходные положения не одинаковы для всех компонентов законодательства, но 18-месячный переходный период означает, что все Государства-члены ЕС будут должны применить эти нормы с начала 2022 г., если некоторые вопросы не будут вынесены на рассмотрение Европейского Суда.

Пересмотр законодательства ЕС затрагивает 4 области:

- (1) Хорошо функционирующий внутренний рынок: допуск к профессии и доступ к рынку автомобильных грузовых перевозок
- (2) Добросовестная конкуренция и права работников: периоды вождения и отдыха, рабочее время и командирование работников
- (3) Декарбонизация (напрямую не относится к ТГА)
- (4) Цифровизация: электронная документация и тахографы

Доступ к профессии и к рынку по большей части касается усиления критериев учреждения: борьба против компаний – "почтовых ящиков"; обеспечение того, что компании не используют фальшивые филиалы для снижения зарплаты; соответствующая численность персонала; хранение документации в помещении компании, и т. д.

Операторы легкого коммерческого автотранспорта тоже должны будут соблюдать правила допуска к профессии.

¹⁵ Возражение 9 из 11 новых Государств-членов ЕС против предлагаемых новых правил: возвращать грузовики на родину каждые 8 месяцев и водителей каждые 4 недели – способно сорвать график прохождения законодательства. По этой теме Комиссия согласилась объявить тендер на независимое исследование по оценке воздействий (см.: https://www.euractiv.com/section/transport/news/nine-eu-voice-opposition-to-eu-mobility-package/?utm_source=EURACTIV&utm_campaign=732c95be49_RSS_EMAIL_EN_Daily_Update&utm_medium=email&utm_term=0_c59e2fd7a9-732c95be49-114692863)

Правила командирования будут требовать, чтобы водитель держал на борту свою зарплатную ведомость. По мнению Комиссии, эта обязанность будет применяться и к операторам Третьих стран, поскольку в соответствии с общей директивой о командировании Государство-член не может предоставлять операторам/водителям Третьей Страны более благоприятные условия, чем собственным физическим лицам, компаниям и т. д. Однако внутри ЕС для контроля правил командирования будет применяться платформа облачных коммуникаций IMI; распространение этого контрольного механизма на Третьи Страны может столкнуться с трудностями. Обязательность тахографов второго поколения будет распространяться на Третьи Страны через ЕСТР (Россия пока не соглашается с этим).

Что касается цифровизации документов, то на данный момент нет юридической обязанности создавать электронные документы. Путь вперед - инициатива "E-freight" ("Электронный фрахт") по электронным документам на перевозку грузов по всем видам транспорта (независимо от законодательных инициатив ЕС несколько Государств-членов ЕС подписали или ратифицируют протокол электронной международной товарно-транспортной накладной E-CMR, конвенцию ООН, по которой правительства принимают электронные товарно-транспортные документы).

Названные поправки после окончательного утверждения будут определенно относиться к компаниям-операторам автомобильных грузовых перевозок, их транспорту и водителям при перевозках на территории ЕС и могут побудить к пересмотру также ХК. В этой связи возникает вопрос об адекватных сроках гармонизации, предусматривающих вступление в силу модифицированной ХК синхронно с соответствующим законодательством ЕС.

4.2 Выход Соединенного Королевства из Европейского Союза (Брексит)

Изначальный срок Брексита - 29 марта 2019 г. - переносился дважды, чтобы на переговорах прийти к соглашению и избежать жесткого Брексита без сделки. Первое продление было до 31 октября 2019 г. Когда из-за тупика в Парламенте СК стали неизбежными новые выборы, ЕС и СК договорились вторично отложить конечный срок, на этот раз до 31 января 2020 г. После выборов 12 декабря 2019 г., на которых правительство Бориса Джонсона получило весомое большинство, обновленная Палата Общин проголосовала 9 января в третьем чтении Закон о выходе из ЕС, соответствующий итогам переговоров с Европейским Союзом. Последующие парламентские процедуры проходили ускоренно, чтобы обеспечить вступление Брексита в силу к полуночи 31 января. Таким образом, Брексит без сделки не состоялся.

Во избежание обвала торговли в случае Брексита без сделки ЕС провел законодательство о дополнительных мерах для автомобильных грузовых перевозок, чтобы предоставить ТГА СК доступ в ЕС на основе взаимного допуска в СК автотранспорта, зарегистрированного в ЕС, на переходный период - первоначально до 31 декабря 2019 г. Это законодательство было продлено до конца июля 2020 г. Поскольку выход состоялся с соглашением, эти меры для непредвиденных обстоятельств не применяются.

Соглашение о выходе включает переходный период в 11 месяцев, до 31 декабря 2020 г., во время которого СК и ЕС будут сохранять все обязанности и права по Внутреннему Рынку. В практическом плане для автомобильных грузоперевозчиков ничего не изменится. Будет ли указанный переходный период достаточным для завершения торгового соглашения ЕС-СК, не ясно. Не ясно также, станет ли транспортное досье частью генерального соглашения или будет отдельная глава по транспорту. В принципе переходный период может продлеваться (дважды), если переговоры потребуют больше времени, но правительство СК в политических заявлениях неоднократно исключало такой вариант. Комиссия ЕС, со своей стороны, склоняется к тому, что 11-месячного переходного периода будет недостаточно для заключения глубокого и всеобъемлющего соглашения ввиду сложности соответствующих досье и времени, необходимого для ратификации соглашения 27 Государствами-членами¹⁶. Комиссия предлагает пересмотреть

¹⁶ См. "Файненшл Таймс" за 9 января 2020 г., стр.2: "СК должно держаться правил для двустороннего торгового соглашения, предупреждает Брюссель"

график до середины 2020 г.; СК вправе дважды запросить продление переходного периода. После выхода угроза не достижения договоренности теперь относится к будущим торговым соглашениям.

В порядке предосторожности как СК, так и Ирландия в январе 2019 г. поставили вопрос о восстановлении их прежних базовых квот, которые они официально согласились перераспределить в пользу новых Стран-членов ЕКМТ (47 для СК и 51 для Ирландии), и выделении дополнительно по 25 "специальных квот". Запрошенные квоты были добавлены в систему, общее количество базовых квот возросло с 6090 до 6238 в настоящее время.

По мнению всех, с кем мы консультировались, хотя система Квоты ЕКМТ – единственная действующая многосторонняя разрешительная система, она не является постоянным решением для Ирландии и СК, как только СК будет иметь, с точки зрения ЕС, статус Третьей Страны. По этой причине компании автомобильных грузовых перевозок СК, в лице его Ассоциации грузоперевозчиков, чрезвычайно озабочены перспективами периода после 31 декабря 2020 г. Переходный период в 11 месяцев не предоставил бы достаточно времени для переговоров о всеобъемлющем соглашении с ЕС.

Поскольку нет определенной перспективы на период после окончания переходного периода, то есть на 2021 г. и далее, разрешения ЕКМТ остаются – пусть недостаточным – ключевым элементом для плавного управления ТГА, пересекающими границы СК. Единственной альтернативой была бы доставка без сопровождения по железной дороге ("катящееся шоссе") в тоннеле под Ламаншем или паромом прицепов, которые затем перевозил бы моторный автотранспорт, зарегистрированный в ЕС или иной третьей стране, и соответственно в обратной последовательности. Тем не менее, проблема Брексита остается на повестке дня до заключения окончательного соглашения о сообщении ТГА между СК и ЕС.

Основные моменты эволюции однонаправленного рынка автомобильных грузовых перевозок СК – Европа:

- В 2018 г. из Великобритании в Европу, в том числе Ирландию, проследовали 2,4 миллиона моторных ТГА (брутто-весом свыше 3,5 т на ось), около 200 000 в месяц, с тенденцией к некоторому сокращению с 2016 г. Кроме того, о растущем движении прицепов без сопровождения (1,07 миллиона в 2018 г.) сообщает Департамент транспортной статистики СК¹⁷ (по встречным автомобильным грузовым перевозкам доступны лишь отрывочные данные).
- Также в 2018 г. 14,5% моторных/сопровождаемых ТГА было зарегистрировано в СК, а 85% за границей. Доля транспортных средств с регистрацией в СК неуклонно снижалась: с 24% в 2004 г. и 20% в 2012 г. В Странах, не входящих в ЕС, были зарегистрированы 75 000 ТГА (3,1%).
- Лидирует автотранспорт с польской регистрацией, на который приходится 19,5% рынка перевозок и почти 10 миллионов тонн груза (2017 г.). На втором месте ТГА, зарегистрированные в СК (14,5%), далее – автотранспортные средства с регистрацией в Румынии (10,6%), Испании (5,8%), Германии (5,3%), Ирландии (4,1%), Франции (4,0%), Литве (3,8%), Венгрии (3,7%), Болгарии (3,2%) и Бельгии (3,1%); доля каждой из остальных стран представляет менее 3%.
- Почти 2 миллиона (сопровождаемых) ТГА пересекли пролив Ла-Манш у Дувра во Францию (80,6%), где на рынке доминирует Евротоннель. На маршруты через Ирландское море приходится доля в 13,9%, через Северное море (в основном в Нидерланды, Бельгию и Германию) – 7,0% и через Ла-Манш из портов Южной Англии к востоку от Фолкстоуна –

¹⁷ Департамент транспортной статистики СК: Статистика международных грузовых перевозок с использованием метода погрузки и выгрузки "Ро-Ро"

3,3%. Соответственно, 83,5% прибывают в порты Франции, 9,1% - в порты Ирландской Республики, 6,4% - Нидерландов и 1,0% в другие порты (в том числе Бельгии, Дании, Германии и Испании),

- Статистика СК не содержит каких-либо данных об операциях ТГА дальше восточных и южных границ ЕС. Возможно, их объемы незначительны или статистически неточны.
- Для ТГА, зарегистрированных в СК, среднее плечо рейса в Европу составляет примерно 650 км, средняя загрузка на транспортное средство 12 тонн (в обратном рейсе 15 тонн).
- Евротоннель сообщил о снижении количества (сопровождаемых) ТГА в 2019 г. на 6% после повышения на 3% годом ранее. По мнению ГЕТЛИНК, владельца Евротоннеля, это снижение в 2019 г. было связано с забастовкой французских таможенников, неопределенностью из-за Брексита и спадом на рынке автомобильной техники¹⁸.

Приведенные моменты не позволяют провести углубленный анализ воздействия сдвига от разрешений Сообщества к разрешениям Многосторонней квоты ЕКМТ после переходного периода Брексита. Представляется, однако, что западноевропейские страны, во многом с неиспользованной квотой, могли бы лучше справиться со спросом, чем иные из интенсивно пользующихся разрешениями "новых" Государств-членов ЕС; в первую очередь Румыния, но вероятнее всего также Польша могут столкнуться с серьезной нехваткой разрешений.

Чтобы количественно оценить возможное и вероятное воздействие Брексита без соглашения на автомобильные грузовые перевозки после переходного периода, завершающегося в декабре 2020 г., мы взяли за основу данные Евростата за 2018 г. из матрицы автомобильных перевозок (со страной погрузки и страной разгрузки, см. Приложение 2) по ввозу в СК и вывозу из него грузов

с использованием ТГА. Экспорт (26,7 миллиона тонн) и импорт (23,6 миллиона тонн) суммируются в объем перевозок в 49,6 миллионов тонн. При среднем плече рейса около 650 км совокупная работа транспорта составила 32,3 миллиарда ткм. При средней загрузке ТГА в 13,4 т этот грузооборот означает годовой пробег 50 000 км на ТГА, долю порожних рейсов 15%, до 55 450 годовых разрешений во все Страны ЕС и из них (что равно 5 545 базовых разрешений при эксплуатации Евро V или 4 621, если их используют Евро VI), без учета транзитных потребностей Ирландии.

По итогам этого моделирования, с учетом транспортной статистики СК за 2018 г., СК потребовалось бы более 6 100 дополнительных разрешений, Польше 9 500, Румынии 5 900, Испании 2 400, Германии 1 100, Ирландии 750 (без транзита) и Франции 600. Дефицит для Польши, Великобритании и Румынии был бы драматическим, для Испании и Германии – серьезным, а для Франции значительным. Важно иметь в виду, что перевозки операторами, базирующимися в других Государствах ЕС (таких, как Польша и Румыния, упоминавшиеся выше), имеют большое значение для поддержания между СК и старыми государствами ЕС (такими, как Франция, Германия, Италия, Бельгия) основных грузопотоков и, в более широком плане, бизнеса и потребителей.

Ирландская Республика – особый случай, поскольку страна имеет очень тесные торговые отношения с Соединенным Королевством (включая Северную Ирландию) и больше всего грузов автомобильным транспортом поступает в/из континентальной Европы через Великобританию. Поездки ирландских перевозчиков в/из СК и каботаж в СК составляют 50% всего грузооборота в 2018 г. (82% совокупного объема перевозок в тоннах). Ирландские перевозчики также доставляют значительные объемы грузов между СК и континентальной Европой (408 000 тонн в 2018 г.). Еще 448 000 тонн – экспорт и импорт Ирландии в сообщениях со Странами континентальной Европы (на расстояние в среднем около 1 100 км), и 331 000 тонны – перевозки и каботаж между и внутри стран континентальной Европы (на расстояние в среднем 570 км). Перевозки ирландским грузовым автотранспортом между ЕС и третьими странами

¹⁸ См. Сообщение ГЕТЛИНК от 14 января 2020 г.: Челночное сообщение в декабре 2019 г.

незначительны (менее 1 процента совокупного объема грузов). Для оценки требуемого дополнительного количества разрешений ЕКМТ имеющейся информации недостаточно. Разрешения ЕКМТ понадобятся для перевозок Ирландия – СК, а также для транзита через СК. Каботаж внутри СК для ирландских перевозчиков станет невозможным.

4.3 Долгосрочные тенденции на транспорте и в логистике под воздействием политики, торговли и технологии

Помимо двух текущих тем на политической арене, на европейские рынки автомобильных грузовых перевозок влияет ряд дополнительных тенденций и событий:

■ Зеленый пакт для Европы

- 11 декабря 2019 г. новый Председатель Европейской Комиссии представила всем учреждениям ЕС сообщение, которое намечает “новую стратегию роста с целью **превратить ЕС в справедливое и процветающее общество с современной, ресурсоэффективной и конкурентной экономикой, в котором нет никаких чистых эмиссий парниковых газов в 2050 году и экономический рост не привязан к использованию ресурсов**” (COM(2019)640 final).
- Транспортный сектор, на который сегодня приходится примерно 25% суммарных выбросов парниковых газов (ПГ), будет должен внести весомый вклад в их нейтрализацию к 2050 г. снижением выбросов ПГ на 90%.
- Ключевые элементы стратегии Зеленого Пакта в транспортном секторе, с автомобильными грузовыми перевозками в фокусе:
- **Мультимодальные перевозки нуждаются в сильном стимуле**, повышающем эффективность транспортной системы. “В приоритетном порядке существенную часть автомобильных перевозок, на которые приходится сегодня 75% процентов грузов, перевозимых наземным транспортом, следует перевести на железнодорожные и внутренние водные пути”.
- **Автоматизированная и взаимоувязанная мультимодальная мобильность** будет играть возрастающую роль, наряду с интеллектуальными системами управления движением, возможными благодаря цифровизации.
- **Цена перевозки должна отражать ее воздействие на окружающую среду и здоровье.** Комиссия ... вновь уделит политическое внимание тому, как добиться эффективного ценообразования на автомобильном транспорте ЕС.
- **Увеличивать производство и внедрение устойчивых альтернативных видов топлива для транспорта.** В этом отношении “Комиссия рассмотрит варианты законодательства, способные повысить производство и потребление устойчивых альтернативных видов топлива для различных видов транспорта. Комиссия также сделает обзор Директивы об инфраструктуре альтернативных видов топлива и Регламента Трансьевропейской транспортной сети TEN-T для ускорения ввода в эксплуатацию транспортных средств и судов с пониженными или нулевыми эмиссиями”.
- **Следует радикально уменьшить загрязнение от транспорта...** “Комиссия предложит более строгие стандарты выбросов, загрязняющих воздух, для транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания. ... Параллельно она рассмотрит применение к автомобильному транспорту европейской торговли квотами на выбросы в дополнение к существующим и будущим нормам эффективности транспортных средств в плане выбросов CO₂”

- Стратегия Зеленого Пакта не заменяет цель из **Белой Книги Комиссии от 2011 г. “Дорожная карта к единому европейскому транспортному пространству – К конкурентной и ресурсоэффективной транспортной системе”**, в соответствии с которой ЕС стремится к 2030 г. перевести 30% автомобильных грузовых перевозок с дальностью поездки свыше 300 км на другие виды транспорта, такие, как железнодорожный или водный, и свыше 50% к 2050 г. Эта цель политики остается в силе. На деле это приведет к уменьшению конкурентных преимуществ автомобильного транспорта, существенно повышая цену автомобильных грузовых перевозок.

■ **Международная торговля**

- Международная торговля восстановилась после финансово-экономического кризиса 2008 года. ОЭСР/МТФ в настоящее время прогнозирует для всего ареала ОЭСР ежегодный рост в 2,7% до 2030 г. и около 3,2% до 2050 г. (Перспективы транспорта, МТФ, 2019). Этими темпами может увеличиваться торговля между ЕС и третьими странами, уровень которой по-прежнему довольно низкий, а внутри ЕС она может расширяться на несколько более низком уровне. Эксперты АО Прогноз ожидают рост объема торговли внутри Азии, тогда как между Европой и Северной Атлантикой она будет уменьшаться.
- На этом фоне во всем мире можно наблюдать тенденцию к протекционизму, который затрудняет свободную торговлю и – следовательно – снижает объемы спроса на перевозки. С другой стороны, сильный, растущий бизнес он-лайн увеличит торговлю и потребность также в дальних международных перевозках. Уже сейчас крупные компании электронной торговли устраивают свои хабы для снабжения Западной Европы в центральноевропейских Странах (например, Польше). Представляется вероятным, что по мере развития экономики и повышения зарплаты в этих странах, указанные компании будут учреждать свои хабы в большей мере в восточных Странах, не состоящих в ЕС.
- Кроме того, сейчас в промышленности ЕС можно наблюдать тренд к приближению источников поставок с явным выводом производства с Дальнего Востока, и особенно из Китая, в восточноевропейские Страны, как состоящие, так и не состоящие в ЕС.
- Программа "Один пояс, Один путь" продвигается вперед, развивая железнодорожные и автодорожные соединения вдоль коридора Шелкового пути. Объемы грузов все еще очень невелики и перевозятся в основном по железной дороге. Тем не менее, открываются и шоссейные соединения для ТГА. Однако с учетом дальних, свыше 10 000 километров, расстояний в один конец с соответственно высоким выбросом ПГ и других эмиссий автомобильный транспорт едва ли привлечет значительную долю в грузовых перевозках Азия - Европа.

■ **Тенденции в технологии**

- Традиционные моторы внутреннего сгорания будут постепенно замещаться электромобилями на батареях или, применительно к автомобильным грузовым перевозкам, скорее технологией на основе топливных элементов.
- Растущая цифровизация приведет к транспортной системе, более производительной и щадящей окружающую среду, сокращая порожние или груженные частично рейсы автомобильного транспорта.
- Не за горами движение сомкнутой колонной с применением автоматики (Platoon driving) и управление беспилотными транспортными средствами.

4.4 Потенциальные Кандидаты на вступление в ЕКМТ

Как отмечалось в начале, будут вкратце рассмотрены и потенциальные кандидаты на вступление в ЕКМТ. В этом подразделе мы коснемся объема торговли Китая, Марокко, Израиля и Казахстана в направлении ареала ЕКМТ. Данные основываются на торговой статистике Международного валютного фонда (МВФ) в долларах США. Они показывают, что торговля между Китаем и странами ЕКМТ увеличилась в 2010–2018 гг. на 47%. В более раннем исследовании АО Прогноз обсчитывал наземный транспорт, который тоже демонстрирует рост за период 2010–2018 гг. (приблизительно на 18%).

По Марокко отмечается увеличение торговли на 63%. Рост был также у Израиля (27%), как и у Казахстана (13%). Ввиду такого роста грузопотоков, можно было бы рассмотреть вопрос о включении указанных стран в пространство ЕКМТ.

Такое расширение ареала ЕКМТ имеет географические и геополитические аспекты:

- Китай – очень большая страна. Ориентированные на экспорт промышленные отрасли расположены в основном вдоль побережья Китайского моря, и экспорт в Европе осуществляет главным образом морской транспорт и в меньшей мере железнодорожный через Россию. Для производственного сектора Северо-Западного Китая, возможно, Европа более досягаема наземным транспортом через Казахстан и Россию. Возглавляемая Китаем Инициатива Пояс и Путь имеет целью создать альтернативные маршруты для коридоров в обход России. Заинтересованность Китайского правительства в присоединении к ЕКМТ проявляла китайская делегация при МТФ. Это сложный вопрос, требующий изучения многих аспектов, среди прочих экологического воздействия автомобильных перевозок на расстояние свыше 7 500 км от Европы. Но китайский интерес состоит также в развитии торговли со Странами СНГ, которые являются Членами ЕКМТ.
- Казахстан находится на той же оси, что и Китай, но не имеет выхода к морю. Испытывает, похоже, живой интерес к вступлению в ЕКМТ.
- Марокко уже располагает крепкими торговыми связями со Странами ЕКМТ, особенно со странами ЕС. Поскольку, однако, постоянного соединения с Испанией или Гибралтаром нет, паромная переправа может принять и сопровождаемые автотранспортные средства, и (несопровождаемые) прицепы. Последние может буксировать моторный транспорт с разрешением Сообщества, не требующим разрешения ЕКМТ.
- То же относится и к Израилю, чье наземное сообщение с Европой в настоящее время отсутствует по геополитическим причинам. Наиболее используемое соединение, пожалуй, с Турцией по Средиземному морю. Мы не обладаем достаточной информацией, чтобы анализировать преимущества для Израиля от работы его автомобильных грузоперевозчиков с разрешениями ЕКМТ.

5 Суммарная оценка Системы Многосторонней Квоты ЕКМТ (анализ ССВУ)

Суммарная оценка нынешней системы квоты ЕКМТ основана на количественном анализе, с одной стороны, и на серии бесед с заинтересованными сторонами, с другой. Эти контакты проводились - частью при личных встречах, частью по телефону и отчасти в переписке – с представителями министерств транспорта, ведомств, выдающих разрешения, и национальных ассоциаций автомобильных грузоперевозчиков следующих стран:

- Дании (Датское агентство дорожной безопасности), Франции (Министерство Транспорта и Французская ассоциация международных автомобильных грузовых перевозок, AFTRI), Германии (Федеральное агентство коммерческих грузовых перевозок, BAG), Нидерландах (Организация национальных и международных автомобильных грузовых перевозок, NIWO, от имени Министерства, ведающего транспортом), Португалии (Институт мобильности и транспорта, IMT) и Соединенного Королевства (Департамент Транспорта и Ассоциация грузового транспорта, FTA)
- Болгарии (Министерство Транспорта/Исполнительное агентство Администрации автомобильного транспорта), Чешской Республики (Ассоциация операторов автомобильного транспорта, ЧЕСМАД БОГЕМИЯ), Эстонии (Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Эстонии, ERAA) и Латвии (Министерство Транспорта)
- Беларуси (Министерство Транспорта), Грузии (Агентство наземного транспорта), России (Российский автотранспортный союз) и Турции (Ассоциация международных транспортников)
- Гендиректората МУВ (Транспорт и мобильность) Европейской Комиссии
- Международного союза автомобильного транспорта, МСАТ

Беседы в ГД МУВ, МСАТ и FTA проводились лично, остальные - посредством анкетирования (Приложение 3).

Как и в докладе 2009 г., суммарная оценка выполняется как анализ ССВУ¹⁹, выявляя сильные и слабые стороны в нынешней ситуации с добавлением благоприятных возможностей и угроз на будущее. Анализ ССВУ является обычно полезным инструментом для составления перечня одновременно всех положительных и отрицательных аспектов, коль скоро заинтересованные стороны сходятся в базисной оценке каждого аспекта. Там, где сказываются конфликтующие интересы, нужно сделать их прозрачными, иначе анализ ССВУ не выполнит свою задачу.

Главную цель системы многосторонней квоты ЕКМТ признают все заинтересованные стороны: содействовать торговле соответствующими транспортными услугами, улучшая их экономическую эффективность, воздействие на окружающую среду и безопасность дорожного движения. На этом фоне определяют сильные стороны, слабости, возможности и угрозы.

¹⁹ Анализ ССВУ – метод стратегического планирования для оценки Сильных сторон, Слабостей, Возможностей и Угроз, относящихся к какому-либо проекту или начинанию в бизнесе. Включает конкретизацию цели данного предприятия или проекта и определение внутренних и внешних факторов, благоприятных и неблагоприятных для достижения этой цели. Эту методику считают заслугой Альберта Хамфри, который вел исследовательский проектв Станфордском университете в 1960 и 1970-х гг., используя данные по 500 компаниям, входящим в рейтинги по версии журнала "Форчун" (Источник: http://en.wikipedia.org/wiki/SWOT_analysis).

Таблица 11: Таблица ССВУ на основе количественного анализа и бесед

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ	СЛАБОСТИ
<ul style="list-style-type: none"> • Разрешения ЕКМТ очень важны для перевозчиков из стран вне ЕС, но также и из стран ЕС вблизи восточных границ Союза; менее важны для большинства "старых" Стран-членов ЕС • Действенный инструмент поощрения более новых и более экологичных транспортных средств, с положительным влиянием на окружающую среду и техническую безопасность • Содействует транспортному бизнесу там, где трудно получить двусторонние разрешения; легче пользоваться, чем двусторонними разрешениями (экономия времени, больше гибкости) • Свобода в выборе самого короткого/самого быстрого маршрута • Полезный инструмент поиска новых деловых возможностей • Непревзойденная система многосторонних разрешений; полезное дополнение к двусторонним разрешениям • Квота мала в сравнении с рынком в целом, далека от возможности исказить соответствующие сектора рынка • позволяет операторам из стран вне ЕС частично конкурировать с перевозчиками ЕС • потенциально сокращает порожние рейсы, снижая тем самым транспортные издержки грузоотправителей • многочисленные выгоды от Хартии Качества 	<ul style="list-style-type: none"> • связь базовой квоты с установленными критериями неочевидна • не основана либо основана лишь отчасти на реальных нуждах (используется эффективно только 61% выданных разрешений) • социальные условия водителей (периоды вождения и отдыха, рабочее время и командирование работников) не гармонизированы (пока) в полной мере • трудно контролировать надлежащее использование разрешений (правила 3 рейсов) • несовпадение интересов Стран-членов и правило единогласия при голосовании мешают быстрому достижению компромиссов для адаптации к меняющимся потребностям и оптимизации системы • ограничение разрешений тремя рейсами с грузом вне своей страны не соответствует цели избегать порожних пробегов • не согласованы меры контроля (оставлены на усмотрение национальных администраций) • отсутствует обмен протоколами нарушений • автомобильный грузовой транспорт не всегда является самым экологичным видом транспорта
<p>ВОЗМОЖНОСТИ</p> <ul style="list-style-type: none"> • увеличение торговли между Странами-членами ЕКМТ • пересмотр системы квоты с большим упором на реальные потребности и ее эффективное использование, а также на обновление автопарка; устранение оговорок и ограничений • лучше использовать информационные технологии, а также тахографы нового поколения, облегчающие контроль • альтернативные технологии двигателей и вождения • распространение на другие страны в качестве новых Членов ЕКМТ или в иных формах 	<p>УГРОЗЫ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Постепенное удушение системы Квоты в растущей рыночной среде • Брексит без заключения всеобъемлющего торгового соглашения до окончания переходного периода • Хартия Качества, не адаптированная с учетом модифицированного законодательства ЕС • Возможное блокирование адаптации системы Квоты в будущем из-за несовпадения интересов вовлеченных сторон

Таблица 11 нуждается в некоторых пояснениях:

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ

- Страны-члены, не входящие в ЕС, в высокой степени зависят от разрешений ЕКМТ для торговли со Странами ЕС, как и Члены ЕС на востоке, имеющие тесные торговые связи с восточными Странами, не состоящими в ЕС. Страны дальше к западу мало пользуются разрешениями ЕКМТ. Использование разрешений (График 6) ясно показывает эту ситуацию.
- Все участники контактов вновь подчеркивали, что система квоты ЕКМТ - действенный инструмент поощрения более новых и более экологичных транспортных средств. Особенно в странах, не входящих в ЕС, где квота не отвечает потенциалу использования, она является стимулом инвестирования в более современные автотранспортные средства, чтобы получать больше разрешений через механизм поощрительных коэффициентов. Признается положительное воздействие на состояние окружающей среды и технической безопасности. Влияние на окружающую среду подтверждается переходом к более “зеленым” транспортным средствам (Евро V и Евро VI); статистических данных о влиянии на дорожно-транспортные происшествия не имеется.
- Получение двусторонних разрешений часто отнимает много времени. Разрешения ЕКМТ способствуют транспортному бизнесу, сокращая время ожидания. Кроме того, разрешения ЕКМТ делают транспортные операции более гибкими.
- Благодаря этой гибкости оператор транспорта может воспользоваться более короткими и скоростными маршрутами или ускоренно взять попутный груз, что может привести к новым долгосрочным деловым связям.
- Благодаря указанным преимуществам разрешения ЕКМТ воспринимаются в целом как полезное дополнение, а не конкурент системы двусторонних разрешений.
- Квота позволяет операторам из стран, не входящих в ЕС, частично конкурировать с перевозчиками из стран ЕС. Из-за количественного лимита на весьма обширном рынке разрешения ЕКМТ не располагают потенциалом искажения рынка и не могут рассматриваться как угроза для добросовестной конкуренции.
- Система квот позволяет осуществлять более производительные (меньше порожних пробегов) транспортные операции с меньшими издержками для грузоотправителей, если только это преимущество не будет опрокинуто ограничительным регулированием.
- Выгоды от принятия Хартии Качества в 2016 г., которая к настоящему времени внедрена во всех Странах, кроме одной из не состоящих в ЕС, признаны в ЕС и вне него. Воздействие Хартии при имеющейся информации невозможно оценить количественно. Для многих западных участников полная гармонизация еще не достигнута.

СЛАБОСТИ

- Анализ использования разрешений ЕКМТ показал, что операторы используют в среднем лишь около 60% выдаваемых в настоящее время разрешений (по сравнению с 70% лет десять назад). В странах ЕС 15+3 использование сократилось наполовину - с почти 50% в 2004 г. до менее 25% в 2007 г. Этой тенденции за прошедшее десятилетие последовали многие новые Члены ЕС; в их группе использование разрешений упало с 80% в 2004/2005 гг. до 60% в период 2015–2018 гг., хотя в Болгарии и Румынии оно по-прежнему стопроцентное. Очевидно, что все еще нет механизма действительного “распределения по потребностям”. Разделительная линия между странами, которым нужно меньше и которым нужно больше, пролегает более или менее вдоль прежнего железного занавеса.

- Статистические данные МТФ о поездках на одно разрешение в годовом исчислении показывают, что использование в большинстве Стран ЕС сейчас довольно стабильно, а в Странах ЕКМТ, не входящих в ЕС, за прошедшее десятилетие увеличилось (с 70 до 80% в потенциальных Кандидатах и с 40 до 70% в странах бывшего Советского Союза).
- Определенные заинтересованные стороны считают, что надлежащее использование разрешений, в частности правило трех рейсов, трудно контролировать и что до настоящего времени нет действенной координации контроля (который оставлен на усмотрение национальных администраций).
- Наконец, слабым местом, которое называли заинтересованные стороны, является медленный процесс изыскания действенных компромиссов, приемлемых для всех 43 стран-членов. Расхождения в интересах стран-членов препятствуют скорой адаптации к меняющимся потребностям и оптимизации системы. Главное препятствие – принцип единогласия при голосовании.
- Затруднены мониторинг и контроль за социальными условиями для водителей (периоды вождения и отдыха, рабочее время и командирование работников). Мы все еще очень далеки от гармонизированной системы. Некоторые страны отказались от контроля в этой области.
- Хартия Качества содержит обязательство уведомлять страны-партнеры о нарушениях; однако все еще нет механизма автоматического обмена информацией с Секретариатом МТФ для мониторинга.
- Политика ЕС и государств по борьбе с изменением климата оказывает нарастающее давление на транспортный сектор. ЕС в 2010 г. поставил задачу сократить к 2030 г. на 30% дальние автомобильные грузовые перевозки с плечом свыше 300 км, главным образом за счет перевода грузов с автотранспорта на железные дороги и внутренние водные пути. Мы должны сознавать, что большинство грузовых перевозок с разрешениями ЕКМТ намного превышают расстояние в 300 км. Переход к экологически менее вредным ТГА не может служить долгосрочным решением проблемы. Если не произойдет прорыв и осуществлен переход в способах движения от термической энергии к электрической или на топливных элементах, то организации МТФ/ЕКМТ придется внести свой вклад в достижение климатической нейтральности к 2050 г. – цели, которой привержен ЕС в соответствии с Зеленым Пактом для Европы.

ВОЗМОЖНОСТИ

- После начала финансово-экономического кризиса в 2008 г. международные транспортные рынки сжимались в течение пяти лет, до 2013 г. С того времени грузооборот автомобильных перевозчиков ЕС испытывает подъем и достиг в 2017 г. уровня 2007 г. Мы можем ожидать, что эта восходящая тенденция продолжится, с годовым темпом роста около 3%.
- Большинство участников опроса высказало мнение, что система квот ЕКМТ – это актив, который впредь следует скорее укреплять, чем сворачивать. Необходимость снять оговорки и ограничения подчеркивали многие респонденты из восточных стран ЕС и Третьих стран.
- Некоторые собеседники проявили заинтересованность в полной либерализации автомобильных грузовых перевозок на пространстве более широкой Европы, однако определенные страны ЕС15 желают ограничить конкуренцию в ЕС со стороны третьих стран.
- Некоторые заинтересованные стороны акцентировали лучшее использование существующих информационных технологий (создание Платформы МТФ/ЕКМТ по автомобильному транспорту - первый шаг в этой области). Другие подчеркивают необходимость обратиться к альтернативным системам движения (электрическим, на базе топливных элементов).

- Распространение систем квоты ЕКМТ на другие страны постоянно находится на столе. Китай ясно высказал интерес к присоединению. На самом деле, недавно сообщалось, что первый грузовик, зарегистрированный в Нидерландах, с коммерческим грузом проделал путь из Германии в Китай (7 400 км) через Польшу, Беларусь, Россию и Казахстан за 12 дней с одним водителем. Нужно установить, какие преимущества автомобильные перевозки имеют перед другими видами транспорта (морским, железнодорожным, воздушным), включая внешние издержки. Представляется как будто, что такие расстояния не укладываются в диапазон экологически устойчивого транспорта. То же относилось бы к Монголии, Узбекистану и Казахстану. Ситуация иная в случае Марокко, но Марокко и не сделало никаких шагов в направлении членства в ЕКМТ.

УГРОЗЫ

Под угрозами в общем случае подразумеваются не фатальные опасности, а снижение значения разрешений ЕКМТ или нарушение бесперебойного функционирования системы.

- В растущем рыночном окружении важность перевозной работы с разрешениями ЕКМТ снижается. Система квоты может задыхаться, если не будет расширяться параллельно с растущим рынком автомобильных грузовых перевозок.
- Последствия Брексита – предмет большой озабоченности для всех транспортных операторов, пересекающих Ла-Манш для въезда, выезда или транзита через СК. Теперь, когда удалось избежать Брексита без сделки, впереди переходный период до конца 2020 г. без изменений в нынешних правилах и регламентах. Есть сомнения в том, что этого 11-месячного периода хватит для выработки всеобъемлющего соглашения между ЕС и СК. Таким образом, тревожное ожидание переносится на 2021 г. Разрешения ЕКМТ вполне могут оказаться единственным способом организовать грузовые перевозки на какое-то время, с возможными проявлениями дефицита.
- Хартия Качества ЕКМТ была инициирована в 2016 г. и ныне внедрена официально всеми странами-членами ЕКМТ, кроме одной. Ожидание, что с реализацией Хартии Качества все существующие оговорки будут сняты, не осуществилось, оказалось иллюзией для заинтересованных стран. Принятие нового законодательства ЕС, которое вступит в силу к середине 2020 г., и должно полностью выполняться Государствами-членами ЕС, запустит новый раунд гармонизации, так как всем транспортным средствам из Третьих Стран придется соблюдать это новое законодательство при въезде на территорию ЕС. Остается открытым вопрос, будут ли соответствующие страны готовы принять необходимые меры.
- Компромисс, консенсус и единогласное голосование – краеугольные камни системы Квоты ЕКМТ. Сегодня, похоже, интересы Членов ЕКМТ скорее дрейфуют в разные стороны, чем сближаются. Венгрия, например, категорически возражает против увеличения квот и повышения множителя транспортным средствам Евро VI, чтобы уменьшать движение ТГА и, следовательно, выбросы парниковых газов.²⁰

ВЫВОДЫ

Из приведенного выше анализа ССВУ мы делаем следующие выводы:

Есть общее согласие в отношении:

- положительного воздействия системы квоты на осуществление международной торговли;

²⁰ Эту позицию и оговорки Венгрии следует воспринимать на фоне увеличения международных автомобильных грузовых перевозок венгерскими операторами: за трехлетний период 2015 – 2018 гг. в Венгрии погружено от 10,7 до 14,5 миллионов тонн грузов (+ 36%) и выгружено с 11,9 до 15,9 миллионов тонн (+ 33%) [Источник: Евростат].

- положительного воздействия на устойчивость окружающей среды и дорожную безопасность;
- положительного воздействия Хартии Качества, которую полностью внедрили все не состоящие в ЕС члены, кроме одного, на гармонизацию национального законодательства с правилами ЕС;
- преимуществ многосторонних разрешений ЕКМТ в дополнение к двусторонним, главным образом ввиду их гибкости в выборе маршрута ad hoc и осуществлении внеплановых поездок, используя возможности, которые иначе не реализовались бы, а также ввиду уменьшения волокиты (бюрократии);
- выделения разрешений, не сбалансированного с потребностями;
- сложности процесса принятия решений по выделению квоты, инновациям и либерализации системы;
- улучшения использования цифровых потоков информации для лучшего мониторинга соблюдения правил (Руководства и Хартии Качества);
- значения будущих технологий для альтернативных систем движения и автономии вождения ТГ;
- эффективности гармонизации контроля и санкций;
- значения системы квоты в случае Брексита без договоренности по транспорту после переходного периода.

Тем не менее, респонденты разошлись в отношении следующих позиций:

- перспектива полной либерализации использования разрешений ЕКМТ;
- увеличивать или не увеличивать долю порожних поездок или, лучше, километраж порожнего грузовика после изменения правила трех рейсов;
- выводить или не выводить из эксплуатации грузовики Евро IV;
- добросовестность конкуренции;
- увеличение квоты;
- преимущества распространения системы квоты на страны, примыкающие к пространству нынешних 43 членом ЕКМТ.

6 Варианты выбора на будущее и путь вперед

Здесь стоит напомнить “варианты выбора на будущее” в докладе ПроГТранса 2009 и оценить ситуацию 10 лет спустя:

- **Установленные Министрами цели остаются в силе**

Не отмечаются какие-либо значительные изменения целей; однако консенсус министерского уровня не всегда находит отражение в голосовании рабочих органов, поскольку любой Член ЕКМТ может блокировать решения.

- **Есть целый спектр альтернативных решений – от полной либерализации в Европе международных автомобильных грузоперевозок, с одной стороны, до более эффективного управления существующей системой квот, с другой.**

Хотя управление системой квоты в определенной мере улучшилось с прогрессом информатики, который облегчил передачу данных между Членами и от Членов в МТФ, за прошедшее десятилетие какие-либо действенные шаги к большей либерализации не предпринимались.

- **Полностью либерализованная система, вероятно, не достигала бы целей в защите окружающей среды так, как можно видеть при нынешнем применении разрешений. Нынешняя система базовой квоты с коэффициентами и бонусами – действенное средство повышения экологической эффективности провозных операций.**

Изменение шкалы множителей как стимула для перевозчиков эксплуатировать ТГА с более чистыми двигателями было довольно плодотворным. Принятие Хартии Качества в 2015 г. и ее успешное внедрение в Странах-Членах, не состоящих в ЕС, стало огромным шагом в правильном направлении, повышая качество обслуживания и безопасность дорожного движения; тем не менее, эти страны все еще ожидают за свои усилия вознаграждения за счет увеличения множителей для грузовиков Евро V и Евро VI или/и повышения квоты.

- **По нашему мнению, система национальных квот устарела, так как “реальные потребности” нельзя установить в многонациональной среде. Система “глобальных” квот, или отдельных квот для стран ЕС/ЕЭА+СН и стран, не входящих в ЕС, или для групп стран, подобных принятым ради анализа в настоящем докладе, в большей мере, как представляется, соответствовала бы цели. Была бы желательной ассоциация Европейской Комиссии.**

По модификации системы квоты консенсус не достигнут. Европейская Комиссия остается наблюдателем.

- **Наиболее эффективно выделять разрешения можно было бы на рыночной основе, то есть посредством аукциона или какого-либо иного рыночного механизма распределения.**

Такую меру стороны никогда не рассматривали.

- **Для бесперебойного управления системой необходим действенный мониторинг использования разрешений и соответствующих транспортных рынков.**

Хотя мониторинг со стороны МТФ улучшился, обмена информацией о нарушениях и санкциях все еще нет.

- **Ограничения типа правила трех рейсов контрпродуктивны с точки зрения цели повышения производительности, и их надо избегать.**

Инициативы смягчить лимит в три рейса были заблокированы в компетентных органах, где решения должны приниматься единогласно.

Десятилетие спустя большинство приведенных выше рекомендаций остается в силе. Ключевыми достижениями за десять лет стали “позеленение” парков автотранспорта за счет варьирования множителей к квоте и успешной подготовки и внедрения Хартии Качества, которая была одобрена всеми сторонами. Однако многие правительства, внедрившие Хартию Качества, ожидали снятия всех оговорок и теперь разочарованы тем, что этого не произошло. Система Многосторонней Квоты, как кажется, зашла в тупик, застряла между Членами, ожидающими большей либерализации, и другими, которые противятся любому движению в этом направлении и увеличению квот, нужному для перевозки растущих объемов грузов. В этих обстоятельствах, при недостатке динамизма в адаптации и дальнейшем развитии системы квоты следовало бы инициировать продумывание системы заново.

Следующие варианты выбора представляются подходами, которые стоит рассмотреть:

1. **Возврат к исходной философии ранних дней системы Квоты ЕКМТ** (с приоритетом в пользу последовательной либерализации автомобильных перевозок наряду с гармонизацией условий конкуренции в автомобильных грузовых перевозках: различий в налогообложении, социальных условиях, технических вопросах; - а также сокращения порожних пробегов как часть принципов эффективности);
2. **Снятие территориальных оговорок и настройка квоты** сообразно колебаниям объема торговли;
3. **Постепенный отказ от национальной квоты**, замена ее квотой для каждого кластера стран или универсальной гибкой (на базе объема торговли) квотой с согласованными целями и объективно проверяемыми критериями либо в увязке с рыночным механизмом распределения разрешений;
4. **Расширение ареала ЕКМТ на соседние страны к востоку и югу** (обсуждаются Казахстан, Китай, Монголия, а также Марокко и Израиль);
5. **Замена единогласия голосованием квалифицированного большинства или двукратного большинства** во избежание тупиковых ситуаций.

Эти варианты выбора подводят к следующим **соображениям о стратегическом пути вперед:**

- 1. Политическая договоренность о принципах:** "Московские принципы" (2005 г.) нуждаются в добавлении измерения экологии/окружающей среды и измерения географического/геополитического, имея в виду, что эти два дополнительных измерения должны быть сбалансированными (автомобильные перевозки за тысячи километров при нынешних технологиях лишены смысла);
- 2. Определение сценариев²¹ в порядке моделирования перспектив:** количество сценариев должно ограничиваться практическим, рабочим уровнем;
- 3. Проектирование рамок для надлежащего анализа вероятных воздействий** каждого из сценариев, чтобы обеспечить выгоды для всех сторон;
- 4. Создание доброкачественной базы данных по торговле и транспорту** для всей территории (чего сейчас не хватает); это можно было бы сделать, распространив будущую интегрированную модель ЕС для Европы "TRIMODE", которая в настоящее время разрабатывается и будет завершена в 2020 г. либо, самое позднее, в 2021 г.²², чтобы реагировать на требование научного и конкретного анализа, основанного на свидетельствах;
- 5. Исследование для оценки сценарных альтернатив;**
- 6. Процесс принятия и реализации (политических) решений**

Намеченный путь вперед потребует много (по меньшей мере, 5) лет работы и значительных средств – цена подготовки к будущему.

²¹ Как подчеркнул Генеральный Секретарь МТФ 6 февраля 2020 г.

²² Как изложено в: Ian N Williams et al.: TRIMODE Freight & Logistics Model of Europe, AET 2017, можно загрузить с сайта: <http://www.trt.it/wp/wp-content/uploads/2018/05/3-TRIMODE-Freight-Logistics-model.pdf> --- Иан Уильямс и др.: Модель грузоперевозок и логистики в Европе ТРИМОД, АЕТ 2017

Справочные материалы

(2014a): Report on the State of the EU Road Haulage Market, Task A Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union, prepared for the European Commission, 3 February 2014; <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2014-02-03-state-of-the-eu-road-haulage-market-task-a-report.pdf>

АЕСОМ: Доклад о состоянии рынка автомобильных грузовых перевозок ЕС, Задача А: Сбор и анализ данных о структуре сектора автомобильных грузовых перевозок в Европейском Союзе, подготовленный для Европейской Комиссии, 3 февраля 2014 г.

АЕСОМ (2014b): Report on the State of the EU Road Haulage Market, Task B: Analyse the State of the European Road Haulage Market, Including an Evaluation of the Effectiveness of Controls and the Degree of Harmonisation, prepared for the European Commission, 5 February 2014; <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2014-02-05-state-of-the-eu-road-haulage-market-task-b-report.pdf>

АЕСОМ: Доклад о состоянии рынка автомобильных грузовых перевозок ЕС, Задача В: Анализировать состояние европейского рынка автомобильных грузовых перевозок, включая оценку эффективности проверок и степень гармонизации, подготовленный для Европейской Комиссии, 5 февраля 2014 г.

European Commission (2019) The European Green Deal, Communication from the Commission to the European Parliament, The European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, COM (2019) 640 final, Brussels, 11.12.2019; https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/european-green-deal-communication_en.pdf

Европейская Комиссия (2019) Зеленый Пакт для Европы, Сообщение Комиссии Европейскому Парламенту, Европейскому Совету, Совету, Европейскому экономическому и социальному комитету и Комитету регионов, COM (2019) 640 final, Брюссель, 11.12.2019

European Commission (2019): Statistical Pocketbook 2019. EU Transport in figures. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f0f3e1b7-ee2b-11e9-a32c-01aa75ed71a1>

Европейская Комиссия (2019) Карманный статистический справочник 2019. Транспорт ЕС в цифрах

European Commission, DG MOVE (2017): Europe on the Move: An Overview of the EU Road Transport Market in 2015; <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mobility-package-overview-of-the-eu-road-transport-market-in-2015.pdf>

Европейская Комиссия, ГД МУВ (2017): Европа в движении: обзор рынка автомобильных перевозок ЕС в 2015 г.

European Commission, DG MOVE (2019): Transport in the European Union - Current Trends and Issues, March 2019; <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>

Европейская Комиссия, ГД МУВ (2019): Транспорт в Европейском Союзе – актуальные тенденции и проблемы, март 2019

Eurostat – European Commission (2019): Data on border crossing road transport. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>

Евростат – Европейская Комиссия (2019): Данные о трансграничных автомобильных перевозках

Eurostat Statistics Explained (2019): Road freight transport by vehicle characteristics. https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics#Age_of_vehicles

Пояснения к статистике Евростата (2019): Автомобильные грузовые перевозки по характеристикам транспортных средств

International Transport Forum (ITF) (2015): Preliminary Study on the Environmental Impact of ECMT Quotas (ITF/TMB/TR(2015)2/PROV)

Международный Транспортный Форум (МТФ) (2015): Предварительное исследование воздействия Квоты ЕКМТ на окружающую среду

ITF (2015): QUALITY CHARTER for International Road Haulage under the ECMT Multilateral Quota System, ITF(2015)3/FINAL; <https://www.itf-oecd.org/quality-charter>

МТФ (2015): ХАРТИЯ КАЧЕСТВА Международных автомобильных грузовых перевозок в системе Многосторонней квоты ЕКМТ

ITF (2019): ITF Transport Outlook 2019, OECD Publishing Paris, https://read.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2019_transp_outlook-en-2019-en#page1

МТФ (2019) "Перспективы развития транспорта 2019", Изд. ОЭСР, Париж

ITF/IRU (2014): ECMT Multilateral Quota, User Guide; <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/13mqguide.pdf>

МТФ/МСАТ (2014): Многосторонняя Квота. Руководство пользователя

Labinsky, A (2018): The New Silk Road Bonanza – How will proposed infrastructure capacities and forecasted demand between East Asia and Europe align in the future? European Transport Conference 2018, Dublin, 11.10.2018 (Prognos AG)

Лабински, А. (2018) Кладовая Нового Шелкового пути – Как предлагаемые инфраструктурные возможности и прогнозируемый спрос между Восточной Азией и Европой выстроятся в будущем? Европейская транспортная конференция 2018, Дублин, 11.10.2018 (АО Прогноз)

Mantzou, L., Wiesenthal, T., Neuwahl, F., Rózsai, M., The POTENCIA Central scenario (2019): An EU energy outlook to 2050, EUR 29881 EN, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2019; <https://ec.europa.eu/jrc/en/potencia>

Манцос, Л., Визенталь, Т., Нойваль, Ф., Рожай, М., ПОТЕНЦИЯ, Центральный сценарий (2019): Перспективы развития энергетики ЕС до 2050 г., Изд-во Европейского Союза, Люксембург, 2019

Prograns AG (2009): Report on European Road Freight Transport Market and ECMT Multilateral Quota Perspectives (ITF/TMB/TR(2009)4/FINAL)

АО Програнс (2009) Доклад о европейском рынке автомобильных грузовых перевозок и перспективах Многосторонней квоты ЕКМТ

Приложение 1: Страны-Члены ЕКМТ

	Участники квоты ЕКМТ	"старые" Члены ЕС + CH, LI, NO	"новые" члены ЕС	(Потенциальные) Кандидаты ЕС	Страны СНГ (бывшие республики СССР)
1	Австрия	Австрия			
2	Азербайджан				Азербайджан
3	Албания			Албания	
4	Армения				Армения
5	Беларусь				Беларусь
6	Бельгия	Бельгия			
7	Болгария		Болгария		
8	Босния-Герцеговина			Босния-Герцеговина	
9	Венгрия		Венгрия		
10	Германия	Германия			
11	Греция	Греция			
12	Грузия				Грузия
13	Дания	Дания			
14	Ирландия	Ирландия			
15	Испания	Испания			
16	Италия	Италия			
17	Латвия		Латвия		
18	Литва		Литва		
19	Лихтенштейн	Лихтенштейн			
20	Люксембург	Люксембург			
21	Мальта		Мальта		
22	Молдова				Молдова
23	Нидерланды	Нидерланды			
24	Норвегия	Норвегия			
25	Польша		Польша		
26	Португалия	Португалия			
27	Российская Федерация				Российская Федерация
28	Румыния		Румыния		
29	Северная Македония			Северная Македония	
30	Сербия			Сербия	
31	Словакия		Словакия		
32	Словения		Словения		
33	Соединенное Королевство	Соединенное Королевство			
34	Турция			Турция	
35	Украина				Украина
36	Финляндия	Финляндия			
37	Франция	Франция			
38	Хорватия		Хорватия		
39	Черногория			Черногория	
40	Чешская Республика		Чешская Республика		
41	Швейцария	Швейцария			
42	Швеция	Швеция			
43	Эстония		Эстония		
Всего	43	18	12	6	7

Приложение 3: Грузеные и порожние рейсы 2005/2010 (в абсолютных цифрах)

		Количество рейсов с грузом 2005.	Количество порожних рейсов 2005	Доля рейсов с грузом 2005.	Количество рейсов с грузом 2010	Количество порожних рейсов 2010	Доля рейсов с грузом 2010
"старые" Члены ЕС + CH, LI, NO	AT	1130	693	62%	1885	382	83%
	BE	2490	405	86%	872	190	82%
	DK	407	225	64%	161	28	85%
	FI	70	46	60%	13	13	50%
	FR	2160	152	93%	166	60	73%
	DE	24384	6414	79%	7752	3032	72%
	GR	4872	1711	74%	921	474	66%
	IE	300	22	93%	31	13	70%
	IT	4070	786	84%	3855	1342	74%
	LU	143	30	83%	76	40	66%
	NL	11836	2677	82%	2697	541	83%
	NO	766	94	89%	190	43	82%
	PT	4,056	796	84%	41	9	82%
	ES	4170	1085	79%	885	462	66%
	CH	2014	504	80%	42	42	50%
UK	1133	517	69%	132	24	85%	
В среднем	4000	1010	80%	1232	418	75%	
"новые" Члены ЕС	BG	3306	567	85%	1659	181	90%
	HR	22823	11101	67%	32328	15157	68%
	CZ	9521	2418	80%	4069	1140	78%
	EE	28744	11095	72%	29141	12682	70%
	HU	49910	16351	75%	14765	5743	72%
	LV	28489	14761	66%	33241	25560	57%
	LT	40643	24992	62%	31003	24902	55%
	MT	741	340	69%	166	175	49%
	PL	43443	32519	57%	44147	40560	52%
	RO	72784	4636	94%	4391	1371	76%
	SK	23742	213	99%	14882	754	95%
	SI	34846	15308	69%	28880	11356	72%
В среднем	29916	11192	73%	19889	11632	63%	
(Потенциальные) Кандидаты ЕС	AL	5356	3314	62%	3619	1873	66%
	BA	78591	36276	68%	45049	17678	72%
	MK	16837	8230	67%	44210	15552	74%
	RS	38719	8654	82%	78828	20149	80%
	TR	51877	931	98%	64590	6920	90%
	В среднем	38276	11481	77%	47259	12434	79%
Страны СНГ	AZ	3704	2220	63%	4407	1930	70%
	BY	37739	5997	86%	56173	12203	82%
	GE	10319	1711	86%	9733	825	92%
	MD	28328	5030	85%	36000	18621	66%
	RU	81098	30818	72%	56226	25926	68%
	UA	3513	869	80%	14552	4879	75%
	В среднем	27450	7774	78%	29515	10731	73%

Приложение 4: Система многосторонней квоты ЕКМТ: Анкета/ Памятка к беседам

1. В каком отношении ваша организация заинтересована в разрешениях (двухсторонних и/или многосторонних) для международных грузовых перевозок автотранспортом?
2. Считаете ли вы, что система квоты ЕКМТ:
 - способствует высококачественным перевозкам?
 - вносит вклад в экономическую эффективность и открытие рынков?
 - усиливает и гармонизирует контроль и санкции?
 - основана на реальных потребностях и эффективном использовании?
 - повысила качество (профессиональную компетентность, надежность, технику безопасности, социальные условия) после принятия Хартии Качества в 2015 г.?

Если ответ отрицательный: как усовершенствовать эту систему?

3. В чем значение квоты ЕКМТ для автомобильных грузоперевозчиков вашей страны?
4. Как вы оцениваете нынешнюю систему с точки зрения безопасности дорожного движения и устойчивости окружающей среды?
5. Как вы оцениваете нынешнюю систему с точки зрения конкуренции и ее добросовестности?
6. Знакомы ли вы с критериями выделения квоты Странам-Членам? Предложили бы вы изменения? Какие именно?
7. Содействует или мешает система квоты торговле между Странами-членами ЕС и третьими странами или между третьими странами?
8. Является ли квота, выделенная вашей стране, адекватной, недостаточной или излишне большой, не вызванной необходимостью? Причины? Что следовало бы сделать?
9. Могло бы распространение системы квоты на некоторые другие страны способствовать грузопотокам? На какие именно?
10. Является ли система квоты ЕКМТ полезным дополнением двусторонних соглашений или эти две системы конкурируют между собой?
11. Какими были бы последствия Брексита без сделки для потребности вашей страны в разрешениях?
12. Каким вы видите будущее системы квоты?

Ваши контакты в АО Прогноз/ OMR Консалтинг

Hans-Paul Kienzler (Prognos AG)
Principal
Telephone: +492219131161-120
E-Mail: hans-paul.kienzler@prognos.com

Ганс-Пауль Кинцлер (АО Прогноз)
Руководитель
Телефон
Эл. почта

Nils Brüggeshemke (Prognos AG)
Consultant
Telephone: +492219131161-129
E-Mail: nils.brueggeshemke@prognos.com

Нильс Брюггесхемке (АО Прогноз)
Консультант
Телефон
Эл. почта

Olaf Meyer-Rühle (Conseil)
Consultant
Telephone: +32 495 51102
E-Mail: omrconseil@skynet.be

Олаф Майер-Рюле (OMR Консалтинг)
Консультант
Телефон
Эл. почта

Выходные данные

Доклад о европейских рынках автомобильных грузовых перевозок и перспективах Многосторонней квоты ЕКМТ
Обновление 2019/2020 гг.

1. От имени

Международного Транспортного Форума(МТФ)
2 rue André Pascal
75016 Paris
France

2. Подготовил

АО Прогноз
Werdener Straße 4
40227 Düsseldorf
Telephone: +49221 91316110
E-Mail: info@prognos.com
www.prognos.com
twitter.com/Prognos_AG

3.

OMR Консалтинг
Олаф Майер-Рюле
Av Winston Churchill, 163/6
B-1180 Brussels
Telephone: +32 495 51102
E-Mail: omrconseil@skynet.be

4. Авторы

Hans-Paul Kienzler
Nils Brüggeshemke
Olaf Meyer-Rühle

5. Контакт

Ганс-Пауль Кинцлер (Руководитель проекта)
Telephone: +492219131161120
E-Mail: hans-paul.kienzler@prognos.com

Дата: март 2020 г.
Copyright: 2020, Prognos AG
