

## МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ: ЭКОНОМИКА И ВОДИТЕЛИ СТРАДАЮТ ОТ ЗАДЕРЖЕК НА ГРАНИЦЕ

Неоправданные задержки на границе, неэффективная работа и коррумпированность сотрудников пограничных пунктов, - все эти факторы ставят под угрозу сектор международного автомобильного транспорта, говорится в новом докладе Международной организации труда (МОТ). Во многих случаях слаборазвитая инфраструктура, неэффективная организация процедур оформления и низкий профессиональный уровень сотрудников пограничных пунктов не только негативно отражаются на условиях жизни и работы водителей международного транспорта при пересечении границы в различных частях мира, но и приводят к негативным экономическим последствиям. Такие выводы содержатся в докладе МОТ, подготовленном к трехсторонней встрече, которая состоялась в Женеве 23-26 октября.

"На дорогах и пограничных пунктах Европы, Африки, Америки и Азии такие факторы, как ныне действующие визовые процедуры, становятся основным препятствием для водителей и в том числе нарушают их право на труд, - говорит эксперт МОТ по вопросам транспорта Мариос Мелетиу. - Зачастую проблемы с транспортировкой приводят и к нарушению производственного цикла и графика поставок продукции".

В докладе рассматриваются экономические, трудовые и социальные факторы, обусловленные проблемами пересечения границы водителями международного автотранспорта. Так, в недавнем исследовании было показано, что неадекватная инфраструктура в этой сфере приводит к потере миллиардов долларов валовой продукции и десятков тысяч рабочих мест.

Официальный срок предоставления Шенгенской визы, действующей в странах Европейского Союза, составлял в 2005 году в среднем четыре дня. В тот же период реальный срок получения этой визы для профессиональных водителей автобусов и грузовиков из таких стран, как Казахстан, Марокко, Украина и Турция, варьировался от полутора дней для турецкого водителя и до 31,5 дня для его коллеги из Казахстана.

Серьезной проблемой в государствах Африки являются таможенные процедуры. Авторы доклада отмечают, что таможенное оформление груза на этом континенте в среднем включает в себя обращение в 20-30 различных инстанций, оформление 40 документов, предоставление 200 элементов данных, 30 из которых приходится повторно представлять, по меньшей мере, 30 раз. По данным опроса, проведенного Международной федерацией работников транспорта (International Transport Workers' Federation, ITF), среди водителей грузовиков в семи странах Африки, все водители сталкивались с задержками на пограничных пунктах продолжительностью от двух до пяти дней.

По данным Международного союза автомобильного транспорта (International Road Transport Union, IRU), неоправданные задержки на пограничных пунктах отмечаются и в странах Европы. Некоторые автотранспортные компании сообщали о задержке от 12 до 48 часов на границе между Польшей и Белоруссией, от 20 до 48 часов - на границе

между Финляндией и Российской Федерацией, от 12 до 72 часов - на латвийской границе с Российской Федерацией и Белоруссией. Особенно длительные задержки зарегистрированы на границах с государствами Азии: они достигают 72 часов на границе между Турцией и Ираком, и между Российской Федерацией и странами Центральной Азии.

Кроме того, по данным доклада, серьезной проблемой для водителей, работодателей, государства и даже потребителей стали взятки и вымогательство. Большую часть этих издержек несут на себе водители и автотранспортные предприятия, однако государство также несет потери в виде недополученных пошлин; при этом дополнительные расходы ложатся на других участников "цепочек поставок" и, в конечном итоге, на потребителя. Задержки в таможенном оформлении зачастую усугубляются неудовлетворительной инфраструктурой на границе - отсутствием безопасной парковки, мест размещения, благоустройства, должных санитарных условий, обеспечения едой и питьем, средствами связи. Следует также отметить, что возникающие в результате задержек стресс и усталость могут привести к дорожно-транспортным происшествиям, в том числе со смертельным исходом. "Такие условия жизни и труда водителей международного автотранспорта имеют негативные последствия и для общества в целом", - говорит Мариос Мелетиу.

В докладе также отмечается повышенный риск заражения водителей заболеваниями, передающимися половым путем, в том числе ВИЧ/СПИДом, что, в свою очередь, подвергает риску еще большее число людей там, где водители живут и работают.

Авторы доклада считают, что основная ответственность за решение большинства вышеназванных проблем ложится на государство; при этом работодатели и работники также могут внести серьезный вклад в улучшение ситуации. Авторы ссылаются на положения Конвенции МОТ (пересмотренной) 2003 года об удостоверениях личности моряков (№185), которые могут быть полезными при разработке подобного подхода и к водителям международного автотранспорта.

"Сектору автомобильного транспорта нужны новые молодые кадры, которые помогли бы обеспечить его устойчивость и способность адекватно реагировать на растущие потребности в сфере торговли, - отметил Мариос Мелетиу. - Мы должны обеспечить постоянное улучшение условий жизни и труда водителей международного автотранспорта. Мы должны сделать так, чтобы этот сектор по-прежнему предоставлял привлекательные возможности трудоустройства для работников во всем мире".

Международная организация труда (МОТ) - специализированное агентство системы ООН, которое ставит целью продвижение принципов социальной справедливости, международно-признанных прав человека и прав в сфере труда. Созданная в 1919 году, МОТ стала первым специализированным агентством ООН в 1946 году.

ИС: Телеграф, ежедневная газета Латвии

^НР: 210 (1253)

^ДТ: 27.10.2006

^АВ: Ким КОСМАЧЕВ

^РБ: Деловой Телеграф

^ЗГ: Латвийские очереди поставили европейский рекорд

^ТТ:

<http://www.telegraf.lv/index.php?gid=33&id=25900>

На латвийско-российской границе - самые длинные очереди грузовиков в Европе.

Способы решения этой проблемы отлично известны, но реально сделано очень мало. Бизнесмены-транспортники из-за простоев несут многомиллионные потери,

на очередях фур наживаются нечестные сотрудники контролирующих органов - такие выводы можно сделать из доклада Международной организации труда. Машины стоят, деньги идут

Согласно недавно опубликованному исследованию Международной организации труда (МОТ) следует, что простои грузовиков на латвийско-российской границе составляют в среднем 72 часа. Приблизительно трое суток, а иногда и дольше грузовики стоят только на границе Турции и Ирака, а также на выезде из России в страны Центральной Азии. Даже в далекой Африке, где водители грузовиков, в общем, испытывают гораздо больше трудностей, чем европейцы, на самых проблемных африканских погранпереходах между ЮАР и Зимбабве (Бейтбридж) или ЮАР и Ботсваной (Зееруст) грузовики стоят в очередях по 2-3 суток. То есть как в Латвии.

Для предпринимателей-транспортников простои на границе оборачиваются дополнительными убытками. По подсчетам латвийских перевозчиков, сутки простоя одной большегрузной машины на границе оборачиваются убытками в 100-200 EUR, а в российской Ассоциации международных автоперевозчиков ущерб от одного часа простоя оценивают в 20 USD.

Страдают и водители, прежде всего материально, поскольку многие из них получают определенную плату за рейс: чем дольше простаиваешь, тем меньше рейсов можно сделать за месяц. В общем, речь идет о многомиллионных потерях. Что не сделано

При этом власти Латвии и России прекрасно знают, как решить проблему. Достаточно выполнить ряд известных рекомендаций, которые уже неоднократно озвучивались Международным союзом автомобильного транспорта (IRU): улучшить техническое оснащение погранпереходов и сделать количество пропускных линий на переходе (а также число работающих окошек для приема документов) отвечающим потоку транспорта, - то есть увеличить физическую пропускную способность КПП.

С административной точки зрения наиболее эффективными мерами считаются организация на пункте "совместного контроля", когда все процедуры проводятся совместно службами обеих стран, чтобы избежать дублирования. А также вынос ряда контрольных процедур (например для грузов, следующих транзитом) за пределы погранперехода. Безусловно, приветствуется и максимально возможное упрощение всех процедур, и уменьшение числа контролирующих органов, работающих на погранпереходе. В этом смысле латвийская сторона привыкла жаловаться на россиян, поскольку именно в Бурачках и Убылинке дальнбойщики должны иметь дело более чем с 5 контролируемыми службами.

На пути к Бангладеш

Кстати, на медлительность российских таможенников как главную причину очередей пеняют и финны, исследовавшие (проведя более 70 интервью с регулярно проезжающими там водителями) ситуацию на финско-российском погранпереходе в Ваалимаа.

Впрочем, российская, а тем более латвийская бумажная волокита может показаться просто легкой шуткой по сравнению с тем, что испытывают водители грузовиков, следующие из Индии в Бангладеш: для преодоления границы на одной машине нужно иметь 29 документов, 118 копий документов, на которых должно стоять 256 подписей.

Кому это выгодно

Если одна сторона терпит убытки, то логично предположить, что кто-то от ситуации с очередями получает какие-то выгоды. В исследовании МОТ открыто говорится о поборах, которым подвергаются дальнбойщики как на погранпереходах, так и при следовании через территорию некоторых стран. Например, по данным МОТ, в Бурачках и Убылинке российские таможенники требуют мзду за "оформление документов по упрощенной форме" в размере 30 EUR с фуры, а в Советске (Калининградская область) движение очереди фур регулярно блокируется сотрудниками российской таможни, которые собирают с водителей "плату за ускорение прохождения контроля". Транспортная инспекция при взвешивании автомобиля независимо от массы последнего регистрирует "перевес", за что взимается неофициальный штраф, и т.д. и т.п.

Конечно, встречаются и честные служивые. Тем не менее понятно, кто греет руки на очередях: те самые люди, которые, по логике, должны бороться за их уменьшение. Хотя с политиков вины тоже снимать не следует - они по-прежнему занимаются забалтыванием этой проблемы, а не реальным ее решением.

КСТАТИ

Вчера въезда в Россию из Латвии у Терехово дождалось 650 автомобилей, у Гребнево - 250 машин.

^ИС: NAUFOR. SKRIN Issuer

^ДТ: 08.11.2006

^ЗГ: Red tape on Russian border gives losses for transport industry

^ТТ:

The International Labour Organisation (ILO) believes international transport companies lose up to 100 mln USD per year because of bureaucratic procedures on the Russian border. Head of the Russian Customs Service, Andrey Belyaninov, says however that "no changes" are planned for the border procedures.

The ILO believes slow visa procedures and corrupt border officials result in major losses of profit for the transport companies. The UN organisation says especially slow visa procedures are a major problem. Head of the Russian Association of Road Transporters, Yuri Sukhin, now proposes to give the transport industry access to special passports similar to sailors, something which will facilitate their travelling across the border.

Mr. Sukhin says to Kommersant that Russian authorities have to "stop treating professional drivers as tourists". -The transport industry will continue to have huge losses until Russia in a basic way changes that way of working at the border points, he adds. He believes the transporters lose an estimated 100 mln EUR per year because of the bureaucracy.

Cross-border car and truck traffic across the Russian border has boomed almost 1,500 percent over the last 15 years.

Representatives of Russian border authorities are however reluctant to take on the state of affairs on the border points. Head of public affairs at the Federal Security Service, Vadim Shibaev, says the reason for the inefficiency is a lack of facilities on the border points. -The cross-border traffic has increased 100-fold, while many of the border points are constructed in Soviet times. Although in charge of national border control, he maintains that the FSB is not responsible for the construction of new border stations,

BarentsObserver.com said (based on information from Kommersant, 26 October 2006).

Doc\_ID: 799699878064468B80A421BC6194F426

<http://www.skrin.ru> (c) SKRIN, 1999-2003