

Владимир Флоря: «Перевозчики хотят видеть в государстве партнера»



В конце прошлой недели посетители VI специализированной выставки Transportation & Logistics 2011 восхитались новинками мирового автопрома и ретро-легендами автомобилестроения. Однако профессиональных перевозчиков в первую очередь интересовало не Autoshow. В рамках выставки состоялся семинар, посвященный проблемам автомобильных перевозок в условиях экономического кризиса и недостаточности законодательного и нормативного регламентирования деятельности транспортных компаний, организованный Союзом транспортников и дорожников UTD, Ассоциацией перевозчиков АПА, министерством транспорта и дорожной инфраструктуры. Участники обозначили круг проблем, от которых зависит выживание отрасли, обеспечивающей тысячи рабочих мест и постоянный поток отчислений в госбюджет. Решение ряда важнейших из поставленных вопросов – в компетенции государственных органов. «От того, насколько эффективно власти справятся со стоящей перед ними задачей, зависит очень многое», отмечает сопредседатель Союза транспортников и дорожников, президент АПА Владимир Флоря. – Мы готовы оказать всю необходимую помощь. Однако надо понимать, что откладывать некуда. Ситуация осложняется тем, что, помимо старых проблем, мы уже сталкиваемся с началом нового экономического кризиса. Перевозчики почувствовали его первыми, поскольку на 80% их работа связана с европейской транспортной системой. Надеюсь, нынешнее правительство не повторит ошибки предыдущего правительства, проигнорировавшего приближение предыдущего кризиса, и своевременно предпримет необходимые меры для сокращения негативных эффектов».

ТАТЬЯНА КРОПАНЦЕВА

СПАСЕНИЕ УТОПАЮЩИХ

Не так давно, рассказывая журналистам об экономичес-

ких результатах, министр экономики Валерий Лазэр отметил, что транспортники первыми вошли в кризис-2008 и последними выходят из него. Сами операторы сферы перевозок считают это вполне закономерным и заявляют, что в значительной степени такое развитие событий связано с отсутствием должного внимания со стороны государства.

«Доля транспорта в ВВП превышает 11%, - говорит Владимир Флоря. – При этом если другие отрасли - сельское хозяйство, информационные технологии и так далее, - облаканы правительством и пользуются различными льготами, то транспорт надеется только на себя и поддержки не получает. Мне это кажется странным, потому что это значимый для экономики сегмент, учитывая долю в ВВП, объемы бюджетных перечислений, количество задействованных компаний, число занятых в отрасли граждан и так далее. Мы поставлены в ситуацию, когда спасение утопающих – дело рук самих утопающих».

Одной из наиболее острых проблем Владимир Флоря называет задержку с рассмотрением и принятием нового Кодекса автомобильного транспорта: «В условиях, когда у правительства отсутствует стратегия развития дорожно-транспортного сектора, принятие такого документа архи важно. Поскольку он определяет важнейшие составляющие - допуск на рынок, требования к компаниям, техническая составляющая, технологии перевозок грузов, пассажиров, экспедиция и так далее. Это очень важно, но реализовать задачу можно по-разному. Можно подойти к ней с точки зрения простого администрирования отрасли, и решить за счет все тех же перевозчиков. А можно создать действенную и эффективную систему путем принятия целого ряда законов. Результатом стало бы формирование системы, которая регулируется законами и нормативами, четко прописанными правилами, и которая избавлена от негативного влияния пресловутого человеческого фактора».

Участовавший в семинаре представитель минтранса, заместитель начальника управления наземного транспорта Петр Мититюк выглядел оптимистичнее. «Сейчас есть кодекс, который регламентирует работу автомобильного транспорта, но разрабатывается новый документ. Мы полу-

чаем отзывы министерств, затем будем обсуждать кодекс с представителями профессионального сообщества и гражданским обществом. Новый кодекс отличается от старого тем, что предусматривает все, что связано с автомобильным транспортом. Он более обширный и связан с европейскими документами».

70% НЕЗАКОННЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ БЕСПОКОЙСТВА НЕ ВЫЗЫВАЮТ

Помимо отсутствия четкой и ясной стратегии, отрасль сталкивается с множеством проблем, решение которых, теоретически, возможно и при наличии существующих у государства инструментов. Однако пока эти проблемы не находят практического решения.

«Если говорить о пассажирском транспорте, то это - отсутствие внятной тарифной политики и теневые перевозки, - говорит Флоря. - Только представьте, теневой рынок оттягивает около 70% перевозок! Решение этих проблем полностью находится в компетенции госструктур, но активной деятельности в этом направлении я не вижу».

Мититюк согласен с тем, что нелегалы дают законо-

послушных перевозчиков, но считает, что до принятия нового кодекса исправить ситуацию не удастся: «С минтранса сняты все полномочия для проверок и контроля над легальностью перевозок. Мы можем только констатировать факт нелегальной перевозки и направить информацию соответствующим органам. Проблема большая, я допускаю, что доля нелегальных перевозчиков действительно достигает 70%. В этой связи мы даже подготовили законопроект по нелегальным перевозкам».

Таким образом, законопослушные перевозчики, которые действуют по правилам, производят необходимые перечисления и несут ответственность за своих пассажиров, бьют в колокола: они вынуждены конкурировать с теми, кого для государства, налоговых и контролирующих органов, просто не существует. Теневикам достается львиная доля прибыли, от которой бюджет не получает ничего. А госструктуры, у которых есть серьезный повод ускорить принятие мер для исправления этой ситуации, по какой-то загадочной причине хранят олимпийское спокойствие.

«Я такого отношения не понимаю, - продолжает Флоря. - Перевозка пассажиров напрямую связана с государственными задачами - созда-

ние надежной системы перевозок, забота о безопасности и удобстве людей и так далее. Однако когда мы пытаемся привлечь внимание к проблемам отрасли, натываемся на стену. О перевозчиках вспоминают лишь, когда происходит несчастие. Однако никто не задумывается, а созданы ли условия для того, чтобы пассажирские перевозки развивались, а не балансировали на грани выживания, порой действительно в ущерб безопасности. Надо помогать отрасли».

ЕЗДА С ПРЕПЯТСТВИЯМИ

На грузовом транспорте проблем не меньше. «Понятно, что барьеры существуют всегда, но такого уровня и негативного эффекта как сейчас, они не имели давно, - отмечает Флоря. - Это и таможенные барьеры, и бремя скрытых налогов, и многое другое. Перевозчикам осложняют жизнь, вместо того, чтобы способствовать ускорению выхода из кризиса и минимизировать воздействие нового кризиса, в который мы входим сейчас».

Исполнительный директор Союза транспортников и дорожников Молдовы Евгений Дацко считает, что без грамотного и продуманного вмешательства государства перевозчикам не справиться с проблемами: «Вот одна из них. На сегодняшний день в Молдове на государственном уровне не создан механизм возврата НДС из-за рубежа нашим перевозчикам. Если транспортники из Евросоюза получают НДС за топливо, приобретенное в разных странах, то наши не могут, поскольку у Молдовы не заключены соответствующие договоры с другими государствами. Это сказывается на стоимости услуг и конкурентоспособности молдавских предприятий. И без вмешательства властей эту проблему не решить. Даже возврат внутреннего НДС настолько сложен и длителен, что пока предприятие получает свои деньги, они просто обесцениваются».

Петр Мититюк уверяет, что проблема возврата НДС из-за рубежа решается, готовятся соответствующие законодательные инициативы, соглашения. Однако перевозчики считают, что все происходит слишком медленно, и ждут более активных действий, более внимательного и вдумчивого отношения к их проблемам.

Вместо этого государство время от времени подкидывает

новые головоломки. Комментируя намерения властей поднять акцизы на топливо, приводя их в соответствие с европейскими, Евгений Дацко отметил, что пересматривать следует не только акцизы: «Мы - за увеличение акцизов, потому что это один из основных источников финансирования строительства и ремонта дорог. Если в Румынии доля акциза в цене топлива достигает 40%, то у нас всего 6%. Если эти сборы оставить на этом же уровне, наши дороги не изменятся. Однако обратите внимание, что при такой большой разнице в акцизах между Молдовой и Румынией, цены на топливо у нас одинаковые. То есть, прежде чем пересматривать акцизы, необходимо пересмотреть формирование цен. Если же просто добавить к нашим высоким европейским акцизам, мы получим самое дорогое топливо и неконкурентоспособные перевозки. Очевидно, что с формированием цен у нас что-то не так. Если мы хотим все, как в Европе, то и с формированием цен надо перенимать европейский опыт».

Владимир Флоря отмечает, что пока, независимо от политической окраски, власти видели в транспортной отрасли только донора, но никак не партнера, которому иногда требуется протянуть руку помощи. Он считает, что если отношение не изменится, Молдова может потерять отрасль, сумевшую сформироваться в самые непростые годы, стать конкурентоспособной на внешних рынках. Отрасль, которая дает качественную работу людям и способствует наполнению бюджета. «Мы на пороге совершенно нового системного кризиса, - говорит Флоря. - Надо вникать в это, изучать и готовиться. Что же делать наши власти? Достаточно посмотреть на проект закона о бюджете на следующий год, чтобы понять, что нас собираются лишить даже тех крох, которые мы имеем - лишить нулевой ставки по доходам на реинвестируемую прибыль, ввести НДС на внесение основных средств в основной капитал. До сих пор эти лазейки позволяли обновлять подвижной состав, но и они закрываются. Что же остается? Может, честнее сказать, что Молдове не нужен транспорт? Это - тоже государственная политика. Надеюсь, этого не произойдет, и мы совместными силами найдем решение проблем».

