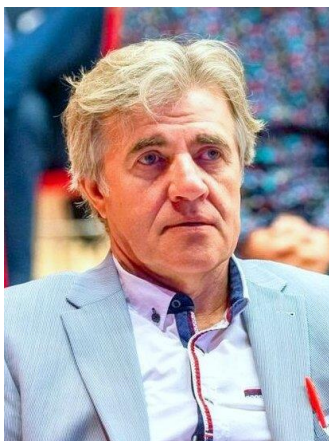


ВЕСТНИК ERAA

Июнь 2021 г.

Жаркий июнь оказался очень активным

Андрес Тоотсман, генеральный секретарь ERAA



Секретариат ERAA работает бесперебойно, причем независимо от летней жары или периода отпусков.

Общее собрание. К сожалению, созванное 9 июня общее собрание не набрало кворума, необходимого для голосования и принятия решений: из 264 членов было представлено лишь 91, тогда как для голосования было необходимо 106. Несмотря на отсутствие кворума, повестка дня была соблюдена и запланированные доклады представлены. За докладами последовало оживленное обсуждение, в ходе которого стало ясно, что большинство присутствующих продолжительное время находились в полном неведении о деятельности ERAA.

Повторное общее собрание ERAA создано на 30 июня и пройдет оно снова в помещениях Таллиннского Певческого поля. Надеюсь, на этот раз мы примем устав в новой редакции. На этот раз на общем собрании будет обеспечен синхронный перевод на русский язык.

Собрание уполномоченных. Заседание Собрания уполномоченных, прошедшее непосредственно перед общим собранием, одобрило деятельность правления, а также программу деятельности на 2021 год. В тот же день нынешний глава офиса Эрмо Перолайнен был избран вторым членом правления ERAA. Следующее заседание Собрания уполномоченных состоится 7 июля, и, вероятно, главным его вопросом станет бюджет. Протоколы общего собрания и заседания Собрания уполномоченных опубликованы на нашей домашней странице.

Бюджет на 2021 год. Очень сложный вопрос! На данный момент некоторые области деятельности долгое время оставались без внимания и не развивались; в частности, наши компьютеры и программное обеспечение амортизированы и устарели, в развитии платформы MobiCarnet и во многих других областях отсутствовал бюджет и контроль, также отсутствовала элементарная внутренняя и внешняя коммуникация, юридическая сфера оставалась неразвитой, учет имущества – непонятным, программа деятельности и направления развития – несформулированными, и т. д.

За день все это не восстановишь, так же, как и порядок не наведешь; бесплатно также ничего не сделаешь. Мы можем относительно корректно запланировать статью постоянных расходов бюджета, но устранить отставание в ряде областей деятельности будет сложнее. Кроме того, потребуются прочие разовые инвестиции; в том числе, предстоит празднование 30-летия ERAA, что потребует определенных расходов; также требуется обновление всей рабочей среды ERAA, нуждаются в ремонте здания по Нарвскому шоссе 91 и комплекс в Лухамаа. Вдобавок ко всему,

невозможно спрогнозировать расходы на оказание юридической помощи в возможном судебном споре с Interreg.

Для обеспечения стабильной работы ERAA сегодня и в будущем, в этом году и, возможно, в следующем потребуются расходы, несколько превышающие сумму доходов от основной деятельности. Все эти постоянные расходы, разовые инвестиции и прочие издержки нельзя не учитывать сегодня, поскольку наш договор с Министерством экономики и коммуникаций не будет длиться вечно. Для заключения следующего договора у нас должен быть значительно больший потенциал и, в том числе, различные компетенции также в сфере ИТ. В этом плане секретариат рассчитывает на поддержку как всех членов, так и со стороны Собрания уполномоченных и Совета.

Центр компетенций ERAA. Мы сделали первые шаги к тому, чтобы стать центром компетенций перевозчиков, но многое еще предстоит сделать. Например, при внедрении будущей операционной системы eTIR ERAA также должна быть готова предоставлять обучение. С этой целью мы ходатайствуем о финансировании проекта из средств Инновационного фонда IRU. В остальном сегодняшний рынок обучения автоперевозчиков относительно заполнен, и мы, вероятно, не сможем конкурировать с ценами на дополнительное обучение водителей в Литве и Польше.

Прочая деятельность. Важнейшая задача ERAA, как представительской организации автоперевозчиков, состоит в представлении интересов своих членов и всей отрасли, и, в том числе, в рамках отношений с правительством и с различными учреждениями, а также со средствами массовой информации и общественностью.

Перевозчики, участвовавшие в круглом столе 14 июня, подняли вопросы конкурентоспособности эстонских перевозчиков и использования иностранной рабочей силы. В результате обсуждения 21 июня ERAA обратилась к Правительству Республики. (Полный текст обращения приводится ниже).

21 июня мы вновь встретились с представителями Эстонского союза топливных фирм, Ассоциации логистики и экспедирования Эстонии и Союза автотранспортных предприятий, чтобы составить дальнейший совместный план противодействия предстоящему повышению акциза на дизельное топливо.

ERAA сможет наилучшим образом защитить интересы автоперевозчиков при условии, что у нас будет сильный и компетентный секретариат, а у организации – ясное видение перспектив и конкретные направления деятельности. ERAA должна выработать ясные послания, обращенные к своим членам и общественности, а также конструктивные предложения, адресованные государственным органам. Кроме того, наша деятельность в целом должна быть прозрачной и последовательной.

ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ ERAA

состоится **30.06.2021 г., с 12:00 до 15:00**, в помещениях АО Tallinna Lauluväljak по **Нарвскому шоссе 95**.

Регистрация на месте начнется в **11:30**.

На общем собрании будет обеспечен синхронный перевод на русский язык.

Парковка находится на территории Певческого поля, въезд через Орусские ворота Певческого поля.

ПОВЕСТКА ДНЯ

1. Введение
2. Представление президентом обзора деятельности ERAA и его руководящих органов.
3. Отчет правления о деятельности секретариата в 2021 году.
4. Принятие новой редакции устава.
5. Выборы уполномоченных (членов Собрания уполномоченных).
6. Прочие вопросы.

Обращение ERAA к членам Правительства Республики

21 июня 2021 г.

Премьер-министр Эстонской Республики г-жа **Кая Каллас**

Министерство экономики и коммуникаций Эстонской Республики

г-н министр **Таави Аас**

г-н министр **Андрес Сутт**

Министерство финансов Эстонской Республики

г-жа министр **Кейт Пентус-Розиманнус**

Министерство внутренних дел Эстонской Республики

г-н министр **Кристиан Яани**

Эстонская ассоциация международных автоперевозчиков, объединяющая эстонские автотранспортные компании, обращается к вам с предложением созвать встречу представителей министерств и/или сформировать рабочую группу из представителей ряда министерств и ведомств, чтобы найти быстрые решения для устранения узких мест, которые парализуют международную конкурентоспособность эстонских грузовых автоперевозчиков и ведут к неизбежному угасанию всего сектора.

На настоящий момент сложилась ситуация, при которой наши автоперевозчики окончательно отстали в конкурентной борьбе от автотранспортных предприятий соседних стран и, в первую очередь, Литвы и Польши. Разница в экспортном обороте автотранспорта между Эстонией и Литвой является почти десятикратной, причем она постоянно увеличивается. Эстонский сектор грузоперевозок более не способен развиваться и поддерживать достигнутые объемы деятельности, не говоря уже о росте. Уже сегодня сотни наших перевозчиков борются за выживание, и с продолжением этой тенденции Эстония в скором времени будет вынуждена закупать услуги автоперевозок за рубежом.

В настоящее время в секторе международных автомобильных грузоперевозок в значительных объемах используется рабочая сила из-за пределов Европейского Союза. В то время, как на уровне Европейского Союза установлены единые строгие требования к организации автомобильных грузоперевозок, правила найма иностранной рабочей силы каждая страна может устанавливать самостоятельно. К сожалению, на сегодня эти правила кардинально отличаются в Эстонии и Литве, вследствие чего в литовских компаниях работает около 65 000 водителей из-за пределов Европейского Союза, тогда как в Эстонии их насчитывается всего около 1600.

В Эстонии процедура приема на работу иностранной рабочей силы крайне усложнена, чем создается повышенная административная нагрузка как на предпринимателей, так и на государство.

Кроме того, предусмотрено, что в случае краткосрочной занятости работник может работать только на протяжении 365 дней, после чего обязан выехать из страны на 90 дней. Визы категории «D» выдаются не более, чем на 730 дней, хотя работать по ним можно лишь в течение 548 дней. Эти временные ограничения несовместимы с логикой сектора грузоперевозок и не учитывают человеческий фактор, что приводит к ситуации, при которой мы нанимаем и обучаем работников, но впоследствии они находят для себя нового работодателя уже на стороне и, прежде всего, в Литве.

Значительное неравенство наблюдается также в зарплатах. В то время как в Литве, а также в других странах работникам из числа иностранцев может выплачиваться средняя зарплата по отрасли, эстонские законы предписывают выплату средней заработной платы по стране. В Литве средняя заработная плата в данном секторе составляет около 600 евро, в Эстонии – более 1000 евро, а средняя зарплата в Эстонии в прошлом году составляла более 1400 евро. В результате на каждого

сотрудника эстонский предприниматель платит более чем в два раза большую сумму налога на рабочую силу, чем во многих других близлежащих странах.

Чтобы повысить международную конкурентоспособность эстонских автотранспортных предприятий и тем самым обеспечить жизнеспособность всего сектора, мы вносим следующие предложения:

- Упростить правила краткосрочного трудоустройства и ходатайствования/выдачи виз категории «D» для работников-мигрантов и разрешить более продолжительный срок работы в области международных грузоперевозок.
- Ввести в секторе грузоперевозок отдельную квоту для видов на жительство или освобождение от квоты.
- Установить обязанность выплаты работникам-иностранцам средней по сектору заработной платы, а не средней по стране.

Кроме того, отмечаем, что автомобильные грузоперевозки отличаются от большинства других отраслей тем, что водитель-иностранец, принятый на работу эстонской компанией, пребывает непосредственно в Эстонии минимальное время (необходимое для отправления в рейс и возвращение из рейса), либо вообще находится за пределами Эстонии (в том случае, если он постоянно курсирует между двумя зарубежными странами). Таким образом, водитель-иностранец не проживает в Эстонии, не намерен переезжать в Эстонию ни сам, ни с семьей, а также не пользуется большинством льгот и услуг, обеспечиваемых нашим государством, тогда как налоги на иностранного работника, также, как и работодателя, поступают в государственную казну Эстонии.

Сектор автомобильных грузоперевозок смог бы вносить в ВВП и доходы Эстонии по крайней мере, в два раза больше, чем это возможно в сегодняшних условиях конкуренции. Если в настоящее время объем экспорта в данном секторе составляет 400 миллионов евро и имеет тенденцию к снижению, то в условиях справедливой конкуренции можно было бы в ближайшие годы нарастить этот объем до 1 миллиарда евро.

Дополнительные доходы и прибыль, полученные в справедливых условиях конкуренции, позволят перевозчикам/предпринимателям не только более успешно конкурировать на международном рынке, но и инвестировать деньги в приобретение современных и экологически чистых транспортных средств, а также в улучшение условий труда работников.

Мы считаем, что выживание и успешное функционирование эстонского сектора автомобильных грузоперевозок стратегически важно для государства. Если разразится более серьезный кризис или возникнет чрезвычайная ситуация (как мы могли наблюдать в разгар пандемии коронавируса, когда многие страны закрыли границы и каждый отстаивал собственные интересы), важно, чтобы наша страна в любой ситуации сохраняла независимый транспортный потенциал, чтобы жизненно важные и прочие товары, а также пассажиры перевозились всегда.

Мы искренне просим вашего понимания и помощи, а также надеемся на скорейший ответ.

Мы готовы сразу принять участие в соответствующих обсуждениях и рабочих группах.

С уважением,

Андрес Тоотсман

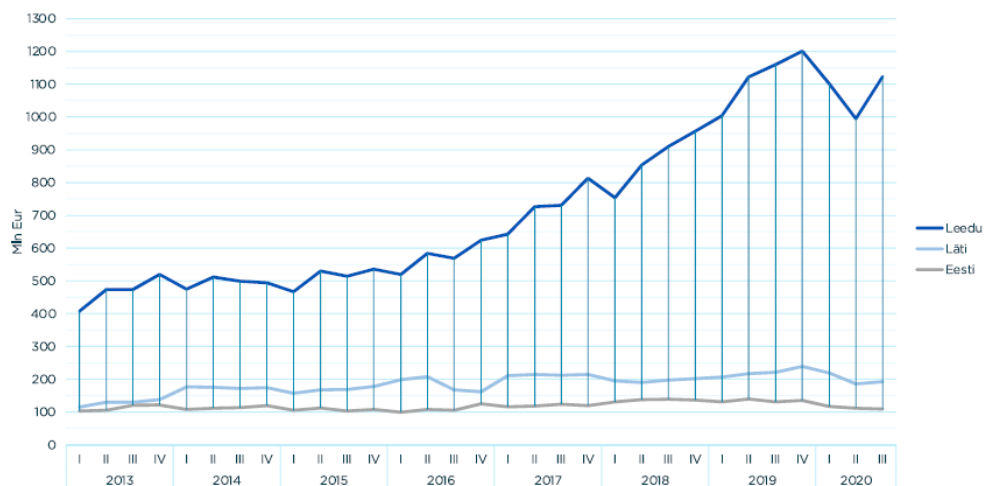
Председатель правления/Генеральный секретарь ERAA

С уважением, **Яак Кивисильд**

Председатель Совета / Президент ERAA

Приложение к обращению: сравнение с соседями

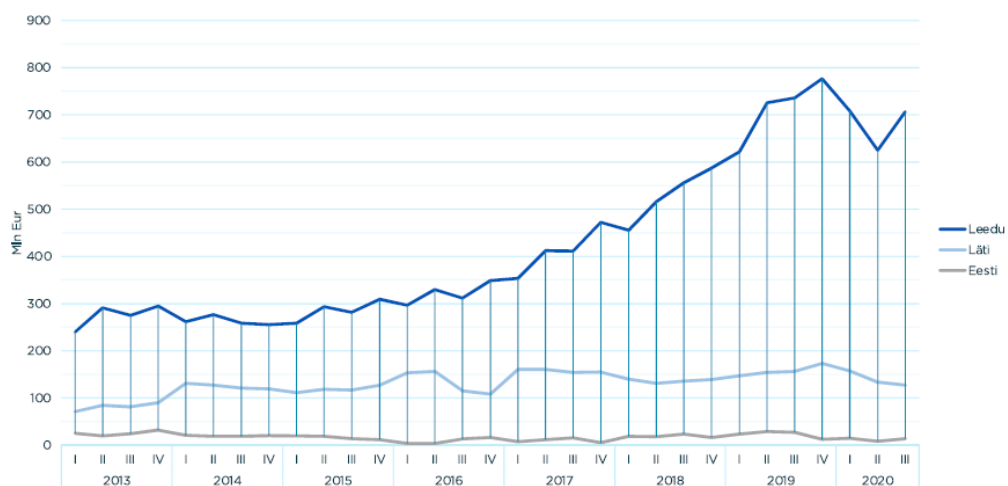
Maanteetransporditeenuste eksport



Allikas: riikide keskpankade maksebilansside andmed

Maanteetransporditeenuste saldo – palju riik tulu teenib

Ekspordi ja impordi vahe



Allikas: riikide keskpankade maksebilansside andmed

Слайды взяты из исследования «Сравнительная оценка конкурентоспособности сектора автомобильного транспорта Эстонии за 2021 год», проведенного под руководством OÜ FinTruck, которое мы использовали при составлении обращения.

Полный текст исследования опубликован здесь: [Maanteetranspordi konkurentsivõime hinnang 2021](#)

Выборка из СМИ

Собственник Tallink Энн Пант: если новое правительство пообещало налоговый мир, то могло бы и сдержать обещание (ERR 01.06.)

<https://www.err.ee/1608230985/tallinki-omanik-enn-pant-kui-uus-valitsus-maksurahu-lubas-voiks-seda-pidada>

"В конце концов, наши перевозчики также смогли нормально конкурировать: снижение акциза вновь повышает конкурентоспособность эстонских перевозчиков (Logistikauudised 01.06.)

<https://www.logistikauudised.ee/uudised/2021/06/01/lopuks-oli-ka-meie-vedajatel-voimalik-normaalselt-konkureerida-aktsiisitous-viib-taas-eesti-vedajate-konkurentsivoime>

Айвар Кокк: затормозим повышение акциза (Äripäev 03.06.)

<https://www.aripaev.ee/arvamused/2021/06/03/aivar-kokk-tombame-aktsiisitousule-pidurit>

Отчет о заработной плате в логистическом секторе за первый квартал 2021 года (Logistikauudised 08.06.)

<https://www.logistikauudised.ee/uudised/2021/06/08/logistikasektori-palgaraport-2021-aasta-esimene-kvartal>

Внешняя торговля Эстонии вышла на докризисный уровень (ERR 09.06.)

<https://www.err.ee/1608241239/eesti-valiskaubandus-on-joudnud-juba-kriisieelsele-tasemele>

Предприниматели вступили в борьбу с повышением акцизов (Äripäev 09.06.)

<https://www.aripaev.ee/uudised/2021/06/09/ettevotjad-laksid-aktsiisitousu-vastu-lahingusse>

Эстонский автотранспортный сектор предпринимает шаги, чтобы повысить его экологичность (ERR 15.06.)

<https://www.err.ee/1608246966/eesti-maanteeveo-sektor-astub-samme-et-muuta-valdkond-keskkonnasobralikumaks>

Таави Аас проталкивает климатическую реформу на транспорте: за загрязнение и использование дорог нужно платить (Eesti Päevaleht 15.06.)

<https://epl.delfi.ee/artikkel/93742917/taavi-aas-lukkab-kliimareformi-transpordis-saastamise-ja-tee-kasutamise-eest-peaks-maksma>

Объем автомобильных товароперевозок снизился за год на одну пятую часть (Logistikauudised 18.06.)

<https://www.logistikauudised.ee/uudised/2021/06/18/kaubavedude-maht-maanteedel-vahenes-aastaga-ligi-viiendiku>

Владелец транспортной компании констатирует постепенный выход из комы (Logistikauudised 21.06.)

<https://www.logistikauudised.ee/uudised/2021/06/21/transpordifirma-omanik-tunnistab-koomast-tasapisi-arkamist>

На дорогах Эстонии следует разрешить проезд 34-метровых автомобильных поездов (Logistikauudised 24.06.)

<https://www.logistikauudised.ee/saated/2021/06/24/eesti-teedele-tuleks-lubada-ka-34-meetri-pikkused-autorongid>

Вестник ERAA является ежемесячником Эстонской ассоциации международных автомобильных перевозчиков

Редактор: Индрек Линдсалу, 5114109, indrek@eraa.ee