

# COVID-19: на пути невидимой преграды

В. Кузьмина

*Продолжение, начало в «АТ» № 3, 2020 г.*

**Редакция журнала «АТ» продолжает публиковать материалы, касающиеся непростой ситуации в сфере автомобильного транспорта, связанной с распространением COVID-19.**

В предыдущем номере «АТ» в статье с одноименным названием мы рассказали о том, каковы сценарии развития рынка грузовых перевозок в связи с распространением коронавирусной инфекции; как пандемия коронавируса оказывает влияние на отрасль грузовых международных автоперевозок не только в нашей стране, но и во всем мире; привели рассказ представителя транспортной компании «ТРАСКО» об особенностях перевозки грузов из России в Китай и обратно в условиях закрытых границ. Поведали, с какими трудностями сталкиваются грузоперевозчики на внутрироссийских направлениях и какова ситуация с установлением цен на перевозки грузов. Дали информацию с мест о проблемах, возникающих на пассажирском автомобильном транспорте. Важная роль в публикации была отведена теме необходимости государственной поддержки перевозчиков как в сфере грузовых перевозок, так и на пассажирском транспорте.

Сегодня мы продолжим разговор о тех трудностях, с которыми сталкиваются перевозчики из-за распространения коронавируса. Актуальная информация, предо-

ставленная Международным союзом автомобильного транспорта (MCAT), о событиях в автотранспортной отрасли в нашей стране и за ее пределами приводится по состоянию на 20 апреля 2020 года.

## **Экономические и социальные последствия**

Коронавирус COVID-19 продолжает распространяться по всему миру. Ситуация быстро меняется, и пандемия с каждым часом оказывает все большее влияние на повседневную жизнь людей, бизнес и правительства.

Сегодня самой насущной задачей автотранспортного сектора является поддержание бесперебойной работы цепочек поставок, особенно поставок основных товаров – продуктов питания и товаров медицинского назначения – как можно более безопасными для транспортников и других граждан методами при соблюдении наиболее актуальных рекомендаций правительственных органов.

Отрасль делает все возможное в этой непростой ситуации на фоне быстрого и порой бессистемного и несогласованного изменения правил и ограничений. В то же

время отрасль в полной мере осознает свою социальную ответственность и прилагает все усилия к дальнейшему осуществлению деятельности в условиях нынешнего кризиса.

Несмотря на то, что реальные масштабы COVID-19 пока невозможно оценить, предполагается, что в ближайшие недели и месяцы вспышка вызываемого вирусом заболевания продолжит оказывать серьезное влияние на глобальную экономику, торговлю и туризм, а, следовательно, и на автомобильный транспорт, цепочки поставки и сети мобильности, основанные на этом виде транспорта.

В зависимости от длительности кризиса и с учетом резкого падения объема межконтинентальных контейнерных перевозок, МСАТ считает, что снижение деловой активности мировой автотранспортной отрасли в 2020 году составит до 20%. В результате суммарный доход транспортных операторов во всех странах мира может снизиться на 800 млрд долл. США.

В автотранспортной отрасли задействовано почти 6% всего трудоспособного населения планеты. Основная доля работников транспорта трудоустроена в малых и средних предприятиях, которые ввиду своего масштаба не смогут без труда противостоять внешним потрясениям, таким как экономические последствия COVID-19.

И без того значительное экономическое бремя, лежащее и на работниках транспорта, и на владельцах автотранспортных предприятий, продолжает расти. Такие предприятия делают все возможное, чтобы остаться на плаву, но не стоит забывать, что от их способности продолжать деятельность зависит и работа цепочек поставок, и передвижение работников важнейших специальностей.

О том, какие государственные меры помогут индустрии транспорта пережить кризис, мы рассказывали в журнале «АТ» № 3, 2020 г. Свои предложения по данному вопросу в Правительство Российской Федерации направили Союз транспортников России, Российский автотранспортный союз и Ассоциация международных автомобильных перевозчиков.

В свою очередь, Международный союз автомобильного транспорта, чтобы поддержать работу автотранспортных сетей, также призывает правительственные ведомства и другие учреждения принять ряд мер, которые позволят ослабить бремя кризиса, лежащее на транспортных операторах. Перечислим основные из них.

***Краткосрочные меры по обеспечению безопасности и бесперебойной работы транспорта***

*В сфере безопасности*

– Операторам следует внедрить повышенные стандарты охраны труда и обеспечения безопасности водителей в отношении погрузки и разгрузки (особенно в карантинных зонах) и передачи документации, которые подтвердили бы соблюдение правил по охране здоровья населения.



**В автотранспортной отрасли задействовано почти 6% всего трудоспособного населения планеты**



**Бесперебойная работа цепочек поставок – залог успешной борьбы с пандемией COVID-19**

- Операторы обязаны обеспечить отслеживаемость перемещений водителей и работников.
- Правительства и ведомства должны четко разъяснять процедуры по обеспечению соблюдения действующих норм и правил в отношении транспортных средств,



Во время вспышки вируса водители-международники сталкиваются с целым рядом препятствий, включая массовые пробки и отсутствие доступа к надлежащим средствам отдыха

водителей, грузов и пассажиров, особенно в карантинных зонах.

– Правительства и ведомства должны обеспечить четкую координацию мер по смягчению последствий введенных ограничений для цепочек поставок и связанного с ними перемещения грузов и пассажиров и публиковать сведения о принимаемых мерах.

#### *Экономика*

Правительствам следует:

– Ввести послабления в отношении правил труда и отдыха водителей в целях обеспечения эффективной логистики важнейших грузов (продукты питания и товары медицинского назначения) и создания условий для скорейшего отъезда водителей из пострадавших от вспышки заболеваний регионов и карантинных зон в родные страны.

– Снять ограничения в отношении доставки, для того чтобы создать условия для доставки грузов в более безопасное время, например ночью.

– Ввести послабления в отношении условий возврата займов, предоставленных финансовыми учреждениями, особенно крупных займов на приобретение транспортных средств, и в отношении сроков уплаты НДС и других налогов.

– Отменить или снизить дорожные пошлины и сборы для грузового транспорта и междугородных автобусов.

– Предложить временно неработающим транспортникам программы поддержки.

– Не допускать принятия односторонних мер соответствующими органами власти, обеспечивая содействие

трансграничным перевозкам грузов (особенно жизненно важных продуктов, таких как продукты питания и товары медицинского назначения).

– Предоставить предприятиям, пострадавшим от кризиса, программы срочной финансовой помощи в целях предотвращения их банкротства.

Генеральный секретарь IRU Умберто де Претто убежден: «Бесперебойная работа цепочек поставок и сетей мобильности – залог успешной борьбы с пандемией COVID-19 в ближайшие несколько недель и в будущем».

Он также отметил: «Мы сможем справиться с пандемией, только защитив работников и предприятия, которые служат основой автомобильного транспорта, и как можно дольше поддерживая транспортные связи в пострадавших от пандемии областях, что позволит обеспечить перевозку важнейших грузов и необходимое передвижение пассажиров»

### **Коронавирус и грузовые перевозки**

Во время вспышки вируса водители-международники сталкиваются с целым рядом препятствий, включая массовые пробки и отсутствие доступа к надлежащим средствам отдыха.

Вот что по данному вопросу говорит Умберто де Претто, генеральный секретарь MCAT:

«Уже прошел месяц с тех пор, как COVID-19 был объявлен глобальной пандемией, и правительства приняли меры по сдерживанию, хотя и односторонние.

Через месяц и даже дольше в Китае наши водители, пассажирские транспортные компании, логистические компании и все, кто участвует в цепочке поставок, сталкивались с последствиями нехватки оборудования, нехватки информации и нехватки денег, чтобы продолжать работать.

Месяц с тех пор, как мы лоббируем организации и правительства, работаем с нашими членами и партнерами и оцениваем воздействие и результаты, чтобы помочь отрасли пройти через это.

13 марта мы направили письмо Генеральному секретарю ООН, в котором обратились к нему с просьбой призвать правительства к скоординированным глобальным ответным действиям. Это единственный способ эффективно реагировать на такую глобальную проблему, как эта.

Несмотря на то, что мы добились небольших успехов, которые облегчили поток товаров по всему миру, многое еще предстоит сделать в плане поддержки испытывающих финансовые трудности малых и средних предприятий и водителей, которые смело идут на работу каждый день.

Некоторые из решений являются более сложными и предполагают создание многосторонних механизмов. Но другие, такие как просто предоставление доступа к туалетам, душам и еде для водителей, могут и должны быть сделаны прямо сейчас. По мере того, как разговоры

переходят к планам восстановления экономики, вот что уже сделано и чего еще не хватает.

#### *Цепочки поставок и границы*

Ситуация в Европе несколько стабилизировалась на временных границах внутри ЕС. Балканы также расширили свои зеленые полосы для всех товаров, что означает лучшую согласованность с ЕС.

Но зеленые полосы лишь частично реализованы на границах стран ЕС и не входящих в ЕС. И каждое утро на собрании нашей целевой группы мы все еще видим сообщения о часовых очередях.

В частности, Турция приняла дискриминационные ограничения на карантин, Китай блокирует въездные перевозки, а на ближневосточных границах время пересечения составляет 24 часа. Мы продолжаем тесно сотрудничать с нашими членами в каждой стране, лоббируя правительства, чтобы ослабить ограничения и улучшить поток товаров.

Поскольку водители теперь часами ждут на границе, правила вождения и отдыха, а также запреты на вождение и ограничения доставки были смягчены во многих странах, включая США и страны-члены ЕС.

Это необходимо для обеспечения доставки продовольствия и медикаментов, а также для того, чтобы водители могли как можно быстрее покинуть пострадавшие районы и вернуться домой.

Вместе с Международным транспортным форумом нам удалось получить продление срока действия Свидетельства о пригодности к испытаниям ЕКМТ и продление срока действия разрешений, срок действия которых истек в пути из-за различных действующих административных процедур, до тех пор, пока транспортные средства не будут в состоянии завершить поездку.

#### *Экономическая поддержка*

Китай, Индия и несколько штатов США снизили или отменили пошлины на дорогах для автотранспортных компаний. Это правильно, так как все грузовики на дороге пополняют запасы. Мы хотели бы видеть больше этого по всем направлениям.

Программы экстренной финансовой помощи, объявленные для пострадавших предприятий для предотвращения банкротств, были объявлены во многих странах, включая США, Великобританию, Австралию, Канаду, Японию и Китай.

В ЕС Комиссия выпустила руководящие принципы государственной помощи, и государства-члены договорились о дополнительном фонде поддержки в размере 540 млрд евро для поддержки борьбы с COVID-19.

Хотя операторы мобильности и логистики прямо не включены в чрезвычайные программы, они должны иметь приоритетный доступ к средствам, поскольку многие из них, особенно операторы мобильности, находятся на грани банкротства. Без наших автотранспортных ком-



RU

Umberto de Pretto

Secretary General of IRU,

**Умберто де Претто, генеральный секретарь МСАТ**

паний любое восстановление экономики будет чисто теоретическим.

С учетом того, что пассажирские транспортные компании сообщают о спаде бизнеса в среднем на 80%, во всем мире это и многое другое поставлено на карту.

В Северной и Южной Америке, России и Белоруссии ассоциации ведут переговоры с поставщиками, включая страховые компании, об изменении условий кредитования перевозчиков для отсрочки платежей. Мы приветствовали бы, чтобы правительства присоединились к этим переговорам и разработали конкретные руководящие принципы оказания помощи, чтобы все могли извлечь пользу из результатов.

В США первые признаки признания автомобильного транспорта в качестве важного приходят с назначением генерального директора Американской ассоциации грузоперевозок (ATA) Криса Спира в Группу экономического возрождения Белого дома. Это отличный пример, которому мы бы хотели, чтобы другие правительства следовали ему.

#### *Защита водителей*

Мы разговаривали с водителями, которые все еще на дороге. Многие из них говорят, что им повезло, потому что их работодатели повысили стандарты безопасности и гигиены труда и предоставили им защитное снаряжение.

Что вызывает уныние, так это то, что многие из них говорят, что доступ к чистому душу, туалету и еде все еще остается проблемой. Из-за отсутствия регулирования на заправочных станциях, в ресторанах зоны отдыха и зонах погрузки-разгрузки были приняты произвольные меры по безопасному удалению, открытию и закрытию, а также ограниченный доступ к их санитарным объектам.

Это противоречит вирусным заявлениям о том, что водители являются героями. Они действительно, безусловно, есть. Но в обмен на возможность положить еду на наши тарелки каждый день благодаря водителям, пра-



**Работодатели повысили стандарты безопасности и гигиены труда, предоставив водителям защитное снаряжение**



**Согласованные таможенные меры – ключ к поддержке цепочек поставок**

вительствам следует определить конкретные меры для обеспечения им доступа к основам их защиты.

Односторонние меры со стороны правительств никогда нас не приведут. Необходимо работать вместе, учиться у тех, кто получил положительные результаты, и применять эти меры в глобальном масштабе. Настало время для эффективных скоординированных глобальных действий.

*Согласованные таможенные меры – ключ к поддержке цепочек поставок*

МСАТ и ЕЭК ООН продолжают совместную и активную совместную реакцию на пандемию COVID-19.

В совместном письме, адресованном органам таможенного администрирования, МСАТ и ЕЭК ООН подчеркнули важность осуществления согласованных таможенных мер для сохранения цепочек поставок автомобильного транспорта во время нынешнего глобального кризиса в области здравоохранения.

МСАТ и ЕЭК ООН рекомендовали принять ряд передовых методов, направленных на защиту работников транспорта и компаний и обеспечение того, чтобы транспортные связи оставались открытыми, где это возможно.

Они включают:

- Координацию и объединение внутриведомственно-го и трансграничного сотрудничества.
- Реализацию зеленых полос движения для минимизации времени пограничного контроля.
- Поощрение использования Конвенции МДП ООН, как единственной глобальной транзитной системы. МДП позволяет осуществлять перевозки в безопасном грузовом отсеке, осуществляемом под таможенным контролем. Требуется физические проверки в месте отправления и в конечном пункте назначения, но не на границах между ними, что снижает контакт с людьми и вероятность заражения.

– Осуществление конструктивно положений Международной конвенции ООН о гармонизации пограничного контроля товаров.

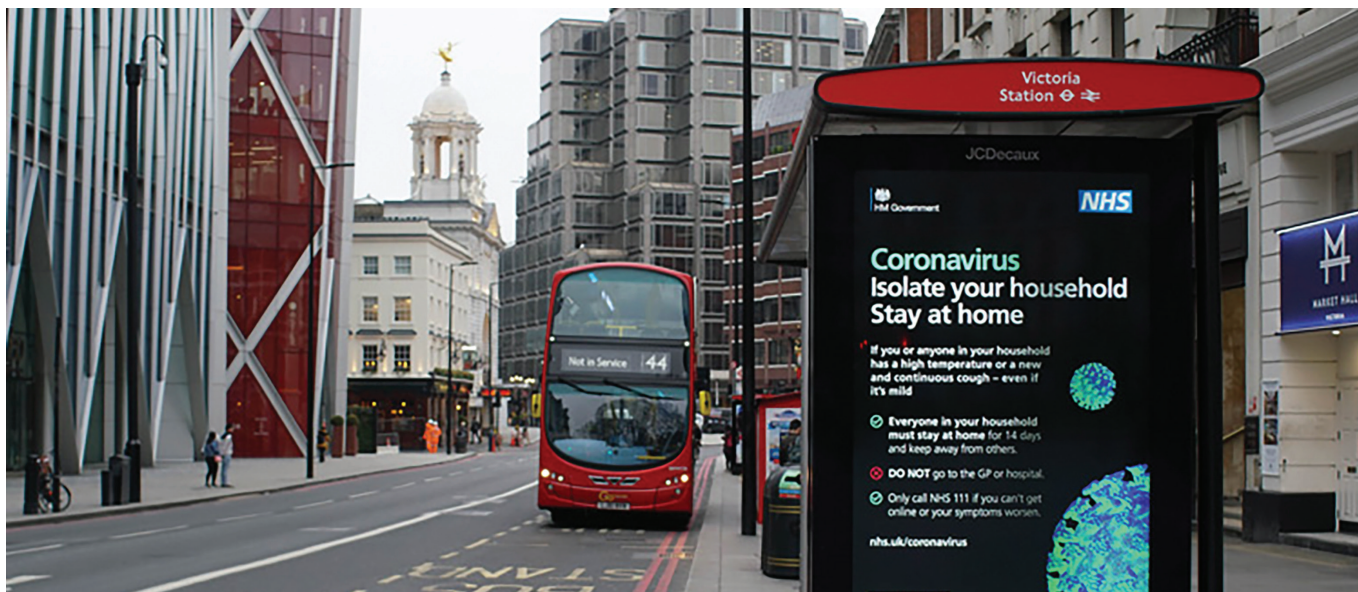
– Передачу информации и внесение изменений в процедуры правоприменения через страницу состояния Обсерватории на пограничных пунктах.

В дополнение к этим предлагаемым действиям МСАТ и ЕЭК ООН также выразили свою готовность поддерживать национальные органы власти, предоставив практические советы и рекомендации по преодолению проблем, с которыми они сталкиваются в настоящее время».

Подытожил представленную информацию Умберто де Претто следующими словами: «Необходимо приложить все усилия для обеспечения непрерывности международных цепочек поставок во время пандемии COVID-19. Благодаря быстрому изменению правил и ограничений, скоординированные меры имеют жизненно важное значение для обеспечения движения автомобильного транспорта и доставки основных товаров и предметов медицинского назначения тем, кто в них нуждается».

### **Пассажирский транспорт и COVID-19**

Малые и средние предприятия всего мира в период пандемии COVID-19 борются за выживание. Об этом свидетельствует ситуация, сложившаяся в разных странах.



Пассажи́рский сектор нуждается в срочной дополнительной поддержке на национальном, региональном и глобальном уровнях

### **Бельгия**

В обычное время пассажирский транспорт вносит значительный вклад в бельгийскую экономику, служа источником более 700 млн евро доходов и обеспечивая занятостью более 13,5 тыс. человек. Столкнувшись с ограничениями, введенными в свете пандемии COVID-19, сектор междугородных перевозок оказался в вакууме, а около 4,5 тыс. водителей и порядка тысячи административных служащих, сотрудников туристических агентств, работников, занимающихся планированием и оказанием диспетчерских услуг, зарегистрированы как безработные, сообщает Бельгийская федерация водителей автобусов (FBAA).

### **Китай**

В китайской провинции Хубэй, которая была эпицентром вспышки COVID-19 в Китае, власти смягчают ограничения, действующие в отношении пассажирских перевозок, и транспортные службы постепенно возвращаются к нормальной жизни. Китайский сектор пассажирских перевозок серьезно пострадал от последствий вспышки заболевания: так, объем пассажиропотока, который обеспечивался железнодорожным, авиа-, морским и автомобильным транспортом, упал на 79,9% в сравнении с тем же периодом в феврале прошлого года.

### **Дания**

Датская национальная организация транспорта DTP сообщает, что туристические автобусы полностью прекратили работу, объем таксомоторных перевозок снизился на 80%, а инициативы национального правительства, нацеленные на предупреждение распространения COVID-19, уже оказали пагубное влияние на датский сектор пассажирских перевозок. Как и во многих дру-

гих странах, отрасль призывает органы государственного управления транспортом заключить соглашения для покрытия расходов на регулярные и тендерные автобусные перевозки, что позволит общественному транспорту продолжить выполнение основных функций, в частности, обеспечить перевозку ключевых медицинских работников. Несмотря на существование соглашений с муниципалитетами, регулирующих отдельные сделки, необходимо незамедлительно оказать туристическим и прочим видам автобусных перевозок, как и сектору таксомоторных перевозок, долгосрочную помощь.

### **Германия**

По данным немецкой ассоциации BDO, почти 3 тыс. ее членов, среди которых частные и в основном семейные малые и средние предприятия, осуществляющие туристические автобусные перевозки, ввиду фактического коллапса сети пассажирских перевозок находятся на грани краха.

По отрасли таксомоторных перевозок и аренды автомобилей с водителем прокатилась волна банкротств. После COVID-19 на восстановление «нормальной» работы служб такси уйдут месяцы. Другие малые и средние предприятия вот-вот сдадут позиции, а это значит, что транспортные услуги, особенно в сельской местности, оказывать будет некому. Недавно немецкий министр экономики и энергетики Петер Альтмайер объявил, что государство не предусматривает ограничений для сумм, которые будут выделены им на поддержку бизнеса, такого как междугородные и городские автобусные перевозки, и отдельных граждан, например водителей такси, для того чтобы не допустить непоправимого ущерба экономике, обусловленного пандемией COVID-19.

### Пример Flixbus

Как и другие предприятия, осуществляющие междугородные перевозки, компания Flixbus совместно с Федеральным министерством иностранных дел Германии оказывает помощь в возвращении граждан на родину. Недавно группа репатриантов доставлена из Франкфурта в Копенгаген, запланированы и осуществляются перевозки и по другим маршрутам. Организовывать такие перевозки непросто в силу неопределенности – в каждой стране введены свои собственные методы контроля в пограничных пунктах, и не всегда понятно, получит ли автобус разрешение на пересечение государственной границы. В этой связи перевозчик Flixbus взял на себя задачу по налаживанию координации между различными посольствами и отвечает за получение необходимых разрешений. Описанные административные сложности указывают на необходимость принятия единых для ЕС руководящих указаний по процедурам пересечения государственных границ. В целях ускорения процесса мероприятия по возвращению граждан в их родные страны должны быть признаны услугами первой необходимости.

### Нидерланды

В Нидерландах не весь транспорт прекратил работу, а перевозка пациентов в центры диализа и химиотерапии осуществляется в обычном режиме. В сложившихся условиях на водителей пассажирского транспорта, которые активно участвуют в предупреждении распространения вируса, возложена огромная ответственность – они действуют в интересах пациентов, которых перевозят на такси или микроавтобусами, а также защищают свои собственные интересы и интересы других сотрудников. Не-

которые компании оснащают автобусы носилками и медицинским оборудованием, которое используется при транспортировке пациентов. Другие запустили доставку горячих блюд и бакалейных товаров в больницы.

### Швеция

Отрасль таксомоторных перевозок лишилась источников дохода, а таксомоторные предприятия, не располагающие собственными резервами, без должной поддержки в это сложное время вскоре утратят способность выживать. Объявленные на сегодня национальные кризисные пакеты мер не учитывают опасения малых предприятий, поэтому их недостаточно, чтобы удовлетворить неотложную потребность в оказании помощи таксомоторным предприятиям, которые, как правило, не имеют значительных капитальных резервов или вовсе их лишены и состоят лишь из нескольких сотрудников и небольшого парка транспортных средств.

### США и Южная Америка

По оценкам Американской автобусной ассоциации, отрасль междугородных автобусных перевозок США за ближайшие пять месяцев потеряет почти 8 млрд долл. США, в то время как в южноамериканской Колумбии покупка билетов на пассажирский транспорт упала на беспрецедентные 99,87%.

### Пример Alto

Компания Alto с собственным транспортным парком и штатом водителей расположена в Далласе и занимается попутными перевозками пассажиров, однако 90-процентное сокращение пассажиропотока вынудило Alto пойти на преобразование бизнес-модели. Теперь вместо пассажирских перевозок предприятие занимается доставкой блюд навынос, заказов из ресторанов и супермаркетов, а с недавних пор – доставкой лекарств и тестов на COVID-19. Процесс преобразования занял всего два дня. И хотя смена направления деятельности не восполнит падение спроса на услуги компании на 100%, эта мера, несомненно, будет способствовать некоторому снижению прогнозируемых убытков.

Водители автобусов и такси, которые продолжают выходить в рейс, получают обязательные к соблюдению контрольные списки, касающиеся организации взаимодействия с пассажирами. Стремясь снизить риск заражения, некоторые водители такси устанавливают защитные приспособления между кабиной водителя и пассажирскими сиденьями.

Несмотря на принимаемые пассажирским транспортом упреждающие меры, сектор нуждается в срочной дополнительной поддержке на национальном, региональном и глобальном уровнях, которая поможет городским и междугородным автобусным перевозкам и такси не только предупреждать распространение COVID-19 и бороться с ним, но и выжить в нынешнее непростое время.



Сегодня на предприятия, осуществляющие автомобильные перевозки, возложены обязанности по проведению дезинфекционных мероприятий



**Водители обеспечивают непрерывность поставок продуктов питания и товаров медицинского назначения и благополучно доставляют людей домой. Спасибо вам большое!**

#### **Украина**

Украина призывает остановить железнодорожное, воздушное и автомобильное пассажирское сообщение между городами и регионами.

#### **Казахстан**

В Казахстане движение общественного транспорта ограничено, а численность обслуживающих население автобусов и трамваев сокращена на 50%.

#### **Россия**

Что касается нашей страны, то, как отмечает профессиональное сообщество, автотранспортные предприятия, осуществляющие пассажирские перевозки в городском сообщении, столкнулись с серьезными ограничениями, которые привели к резкому снижению пассажиропотока. Это повлекло за собой падение доходов, вынужденное сокращение рабочих мест. Установленные в ряде регионов тарифы на проезд в общественном транспорте и ранее с трудом покрывали фактические расходы перевозчиков, а в настоящее время предприятия работают в убыток.

Международные автобусные перевозки с территории России закрыты. Межрегиональные и межмуниципальные перевозки населения упали до 50%, доходы автовокзалов снизились от 50 до 75%.

В связи с пандемией коронавируса произошло обострение экономической ситуации, связанной с проведением карантинных мероприятий в регионах Российской Федерации.

#### **Автотранспортная отрасль получит государственную поддержку**

Решением Правительства РФ деятельность сухопутного пассажирского, а также грузового автомобильного

транспорта включена в перечень отраслей российской экономики, в наибольшей степени пострадавших в результате распространения коронавирусной инфекции. В этот список также попала деятельность автовокзалов и автостанций.

Данный перечень используется для реализации части 1 статьи 7 Федерального закона от 3 апреля 2020 г. № 106-ФЗ. Речь идет о заемщиках, являющихся субъектами малого и среднего предпринимательства, и заключивших до дня вступления в силу данного закона кредитный договор (договор займа) с кредитором, в том числе договор, обязательства по которому обеспечены ипотекой. Согласно закону, заемщики вправе в любой момент в течение времени действия такого договора, но не позднее 30 сентября 2020 г., обратиться к кредитору с требованием приостановить исполнение обязательств на срок, определенный самим заемщиком.

В дополнение к этому меры господдержки, предусмотренные постановлением Правительства РФ от 2 апреля 2020 г. № 409, позволят представителям малого и среднего бизнеса, в число которых входят и организаторы автомобильных перевозок, воспользоваться отсрочкой на уплату налогов. Также становится возможным перенос срока уплаты страховых взносов в социальные фонды.

Будем надеяться, что перечень мер по поддержке автотранспортной отрасли будет расширен.

*Миллионы водителей грузового транспорта, автобусов и такси заслуживают уважительного отношения. Они рискуют здоровьем, чтобы обеспечить непрерывность поставок продуктов питания и товаров медицинского назначения и благополучно доставлять людей домой. Их неоценимый каждодневный труд помогает каждому из нас. Спасибо им большое!*

*Берегите себя и своих близких!*