

РАЗВИТИЕ РЫНКА МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК

Асп. АНТЮШЕНЯ В. Д.

Белорусский национальный технический университет

Значимость международных автомобильных перевозок в экономике республики необходимо рассматривать в контексте того факта, что Беларусь является страной с высоким коэффициентом транзитивности территории, являющейся следствием ее геополитического положения.

В то же время потенциал сферы международных автомобильных перевозок в значительной степени в условиях Беларуси определяется тенденциями международной торговли, формирующимися в евразийском регионе. Расчеты показывают, что ежегодные темпы роста внешней торговли в 90-х гг. XX в. составили: в странах Западной Европы – свыше 3,0 %, в государствах Центральной и Восточной Европы – от 4 до 7 %. Эти же показатели развития внешней торговли сохраняются до 2010 г.

Белорусские международные автоперевозчики обеспечивают устойчивый приток иностранной валюты в республику. Так, за 10 мес. 2006 г. поступления иностранной валюты от экспорта транспортных услуг составили 262,8 млн дол. США, рост – 112,9 % к уровню аналогичного периода 2005 г. При этом рост поступлений иностранной валюты и выручки в целом обеспечен только за счет увеличения оборачиваемости транспортных средств при их ежегодном сокращении. По данным за 9 мес. 2006 г., в среднем одним автомобилем выполнено 1,47 кругорейса в месяц, в то время как за соответствующий период прошлого года – 1,22 кругорейса.

Расчеты показывают, что если бы не произошло сокращение транспортных средств, выполняющих международные перевозки грузов, то с 2003 г. ежегодный рост поступлений иностранной валюты составлял бы около 130 % и в 2006 г. превысил 500 млн дол. США.

Начиная с 2003 г. в связи изменением законодательства в работе автотранспорта, осуществляющего международные перевозки грузов,

появились проблемы, снижающие конкурентоспособность белорусских перевозчиков на международном рынке.

Принятые в 2003 г. ограничения по временному ввозу импортной техники и установление высоких ставок таможенных пошлин на грузовые автомобили сроком службы свыше трех лет привели к сокращению парка автотранспортных средств, осуществляющего международные перевозки, вследствие снижения способности белорусских транспортных организаций приобретать конкурентоспособные транспортные средства.

С 2002 г. по настоящее время парк автотранспортных средств, зарегистрированных в республике для осуществления международных перевозок по процедуре международной дорожной перевозки (МДП), сократился на 41,9 % (5,9 тыс. единиц).

За последние три года 43,4 % белорусских перевозчиков прекратили осуществлять международные перевозки.

Потери бюджета от непоступления налогов и сборов в результате сокращения количества автотранспортных средств и выполняемых ими перевозок составляют в эквиваленте 23,6 млн дол. США в год. С учетом дополнительных поступлений в бюджет в виде платы за проезд по дороге М-1/Е-30, за разрешения на проезд по территориям иностранных государств и др. – 33,0 млн дол. США в год.

Проблема приобретения и обновления транспортных средств – одна из самых насущных для белорусских автоперевозчиков. Высокая стоимость автотранспортных средств, используемых на международных перевозках, не позволяет осуществлять их обновление за счет собственных средств предприятий. Основным способом приобретения автотранспортных средств в этих условиях остается лизинг. Изменение в 2003 г. законодательства Республики

Беларусь сделало международный лизинг автомобилей экономически невыгодным для белорусских международных перевозчиков, что привело к значительному сокращению его использования для обновления парка. В свою очередь внутреннее финансирование приобретения автомобильных транспортных средств отечественного производства банками и лизинговыми компаниями республики на установленных решениями Президента Республики Беларусь условиях ограничено. Как следствие, – низкие темпы обновления. За 11 мес. 2006 г. приобретен только 381 новый автомобиль для осуществления международных автоперевозок по процедуре МДП, в том числе 147 – отечественного производства (ежегодная потребность составляет 1000–1500). В 2003 г. приобретено 222, в 2004 г. – 490, в 2005 г. – 151 новый автомобиль. В то же время у конкурентов белорусских перевозчиков из России, Украины, Литвы, Латвии парк автомобилей стремительно пополняется. Так, перевозчиками России в 2005 г. приобретено 1005 единиц новой автотранспортной техники, Украины – 1145, Латвии – 1644, Литвы – 1500.

В связи с тем, что темпы обновления недостаточные, происходит старение парка. Срок эксплуатации 71 % транспортных средств в настоящее время превышает 7 лет, четыре года назад таких автомобилей насчитывалось 59 %.

Отечественные перевозчики оказались неконкурентоспособными и уступают перевозчикам из соседних государств не только по темпам обновления транспортных средств, но и по экологической структуре парка. Доля автотранспортных средств экологического стандарта Евро-3 составляет лишь 22,9 % парка автотранспортных средств. В то же время у основных наших конкурентов количество автомобилей Евро-3 в последние годы значительно увеличилось и составляет 30–45 % парка.

Конкурентоспособность транспортной организации – это ее способность удовлетворять платежеспособный спрос клиентов в перевозках определенного объема и качества [1].

Перевозчики Польши, Литвы, Латвии с вступлением в Европейский Союз (ЕС) получили неограниченные возможности приобретения современных транспортных средств ведущих

европейских производителей автомобилей без уплаты таможенных пошлин. В России с 2003 г. действует специальное решение правительства об освобождении от уплаты таможенных платежей ввезенных в режиме временного ввоза автомобильных транспортных средств, соответствующих требованиям не ниже уровня Евро-3, на весь срок их эксплуатации.

Решая проблему экологической безопасности стран Европы, введение стандартов Евро ограничивает присутствие на рынке перевозчиков тех стран, которые не производят автотранспортные средства требуемого качества (Республика Беларусь) и не имеют достаточных финансовых ресурсов для приобретения их в достаточном количестве.

В странах Европейского Союза проблема дефицита многосторонних разрешений отсутствует, например в последние годы в странах Западной Европы не используются все имеющиеся у них разрешения. Это связано, в первую очередь, с тем, что перевозчикам стран ЕС не требуются разрешения для осуществления перевозок или транзитного движения в другую страну Европейского Союза, они нужны только для поездок в другие страны, удельный вес которых незначителен.

Такой подход к оценке уровня конкурентоспособности не учитывает, что все большее число западноевропейских компаний организует перевозки с помощью своих филиалов, расположенных в странах Центральной и Восточной Европы. Так, на долю чешских филиалов голландских компаний-перевозчиков приходится 25 % квоты двусторонних разрешений, использованных чешскими перевозчиками.

Известны факты присутствия немецких компаний на рынках Украины, Беларуси, Болгарии. Это свидетельствует о том, что национальные разрешения используются немецкими владельцами автотранспортных средств.

Создание филиалов в странах Центральной и Восточной Европы привело к повышению конкурентоспособности предприятий этих стран.

Разное положение на рынке перевозчиков стран Центральной, Восточной и Западной Европы обусловило и разный подход к распределению разрешений в рассматриваемых группах стран. В тех странах, где спрос на разрешения

превышает их наличие, вводятся дополнительные требования, такие как эффективность использования разрешений в предыдущий период, количество транспортных средств на предприятии, соответствие нормам Евро-3 и т. д. Поэтому основной резерв для увеличения парка автотранспортных средств, допущенных к работе в системе, – изменение его структуры и увеличение количества автотранспортных средств, соответствующих введенным Программам Евро. Существует система поощрения использования новейшего подвижного состава на европейском рынке, которая увеличивает базовую квоту. При этой системе выигрывают те страны, которые располагают наиболее современным подвижным составом.

Важным резервом повышения эффективности использования базового количества автотранспортных средств является увеличение интенсивности работы автотранспортных средств в течение года.

Как показал анализ работы белорусских предприятий, работающих на рынке третьих стран, существуют возможности повышения эффективности их деятельности, прежде всего, за счет внутренних резервов. В соответствии с режимом труда и отдыха водителей при работе одного водителя максимально возможный годовой пробег не может превышать 164 тыс. км, а при работе двух водителей – 210–220 тыс. км. По предприятиям значение среднегодового пробега автотранспортного средства с грузом отличается в несколько раз – от 25 тыс. до 175 тыс. км. В первом случае на одно автотранспортное средство приходится 60 км в сутки, а во втором – около 480 км.

Можно сделать вывод о том, что для предприятий, которые выполняют менее 50 тыс. км в год, международные перевозки не являются основным видом деятельности, и они могут перевозить собственные грузы по разовым разрешениям.

Для коммерческих предприятий минимальный доход в расчете на один автомобиль, позволяющий выплачивать кредит или лизинговые платежи, составляет 100 тыс. дол. США. Для этого автомобиль должен пройти более 120 тыс. км с грузом. Следовательно, все предприятия, выполняющие менее 120 тыс. км в год, не могут обеспечить своевременное обнов-

ление парка и не должны допускаться к работе в системе.

Расчеты показывают, что до 2015 г. объемы перевозок автомобильным транспортом в Европе возрастут на 40 %. Поэтому растущие объемы можно использовать для увеличения доли белорусского автомобильного транспорта на европейском рынке транспортных услуг и продолжить сложившуюся в последние годы положительную динамику объемов перевезенных грузов белорусскими перевозчиками.

В настоящее время на белорусском рынке транспортных услуг функционирует около 1300 юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Причем большинство из них (90 %) действуют только в сфере международных автомобильных грузовых перевозок, а если учесть экспедиторов, оказывающих услуги по организации и выполнению международных перевозок грузов несколькими видами транспорта, включая и автомобильный, то можно сказать, что в сфере международных автомобильных перевозок грузов функционирует порядка 95 % всех экспедиторов. Примечательно, что около 2/3 всех владельцев лицензии на транспортно-экспедиционную деятельность являются одновременно и международными автомобильными перевозчиками, поскольку имеют лицензии на право осуществления международных автомобильных перевозок грузов.

Однако, несмотря на довольно большое количество экспедиторов, комплекс транспортно-экспедиционных услуг по доставке грузов в международном автомобильном сообщении, предлагаемый ими клиентуре, все еще недостаточно широк. Как правило, кроме непосредственно перевозки, ограничивается услугами по сопровождению груза в пути, организации перевозочного процесса, оформлению таможенных, товарно-транспортных и других перевозочных документов, а также посредническими услугами по поиску груза для перевозчиков или наоборот поиску перевозчиков для грузовладельцев.

Полный спектр транспортно-экспедиционных услуг, предусмотренных «Правилами транспортно-экспедиционной деятельности» [2], в состоянии предоставлять лишь немногие предприятия, имеющие соответствующую для этого инфраструктуру (склады, оборудование и

механизмы для складской переработки и погрузочно-разгрузочных работ), созданную, в предыдущий период. Это, в первую очередь, ОАО «Белмагистральавтотранс», ОАО «Брествнештранс», ОАО «Совавто-Брест» и другие транспортно-экспедиционные предприятия. Большинство экспедиторов из-за слабых инвестиционных возможностей подобных условий не имеет.

Важным направлением развития международных автомобильных перевозок является увеличение объемов перевозок в третьи страны и из третьих стран, т. е. перевозок между иностранными странами. Удельный вес этого вида перевозок в общем объеме поездок, выполняемых белорусскими перевозчиками, имеет устойчивую тенденцию к росту: если в 2001 г. составлял 25,2 %, то в 2005 г. вырос до 43,5 %.

Увеличение объемов перевозок в третьи страны и из третьих стран полностью зависит от передачи ими Республике Беларусь достаточного количества разрешений на такой вид перевозок и транспортной политики, проводимой Европейским Союзом. В последние годы эти условия ими выполняются (за исключением России) в связи со смещением акцента западноевропейских перевозчиков с чисто перевозочной работы на комплексные логистические услуги и другие специализированные рынки, которые позволяют обеспечить большой оборот, большую добавленную стоимость и более высокую норму прибыли в расчете на одного работника. Доход на одного работника европейского перевозчика составляет 2200–2300 евро в месяц при 9100–9200 евро на работника логистической системы, занимающегося управлением доставки, складированием и распределением грузов, или в четыре раза меньше. Расходы перевозчика ЕС в среднем на 60,0 % больше расходов перевозчика СНГ. Этот разрыв в основном связан с разницей в заработной плате, которая в ЕС в среднем в пять раз больше, чем в СНГ. Рентабельность международных перевозок

в ЕС носит сильно изменчивый характер. Например, в Нидерландах в течение двух десятилетий норма прибыли изменялась в пределах от 6,4 до –1,3 %. В целом рентабельность международных перевозок в ЕС начинает снижаться, достигая в некоторых сегментах рынка критических уровней. Стоимость перевозки из СНГ в ЕС в два раза меньше, чем обратно. При этом грузопотоки в прямом и обратном направлениях различны. В этих условиях выбор грузоотправителем перевозчика из СНГ обуславливается, главным образом, разницей в расходах. Доля перевозок между Западом и Востоком в общем объеме международных автомобильных перевозок ЕС по объемам перевозок составляет 10 %. С точки зрения стоимости грузов, перевозимых автотранспортом, она и того меньше – всего лишь 3 %.

ВЫВОД

Перевозчикам ЕС экономически нецелесообразно осуществлять чисто перевозочные операции, и они освободили эту нишу транспортного рынка в направлении Запад – Восток для перевозчиков СНГ. Это подтверждается ростом удельного веса поездок белорусских перевозчиков в (из) Германию (и) с 5,3 % в 2001 г. до 76,4 % в 2004 г., или в 14,4 раза, в (из) Бельгию (и) – с 2,4 до 80,3 %, или в 33,4 раза, в (из) Италию (и) – с 12,8 до 38,8 %, или в 3,0 раза. Данное направление для белорусских перевозчиков по сравнению с экспортом белорусской продукции в экономическом плане является приоритетным.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Экономика** железнодорожного транспорта / под ред. Н. П. Терешинной, Б. М. Лапидуса, М. Ф. Трихункова. – М.: УМК МПС РФ, 2001. – 600 с.
2. **Правила** транспортно-экспедиционной деятельности. – Минск, 2006. – 35 с.

Поступила 25.10.2006