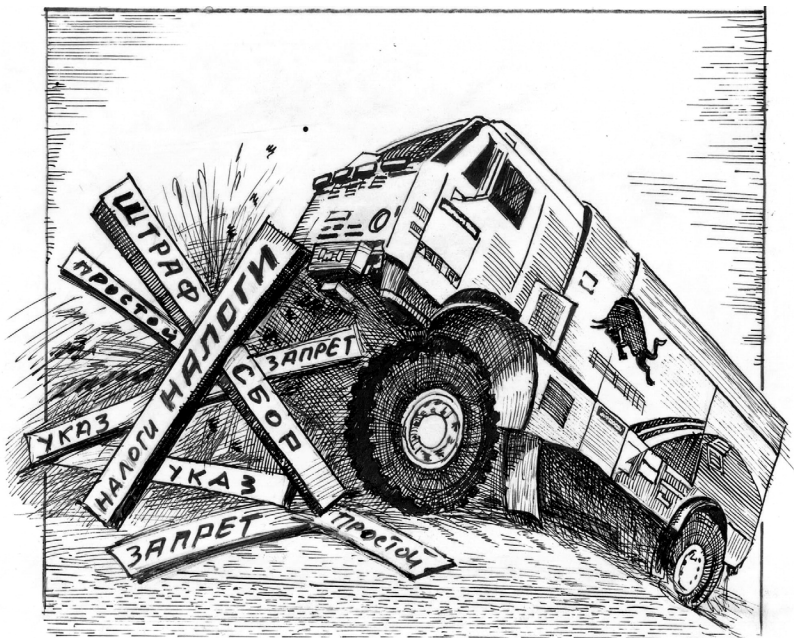


Автомобильные перевозки России: ухабы на дороге во внешний мир

Х.А. ФАХИЕВ, доктор технических наук, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Уфимский государственный авиационный технический университет. E-mail: faskhiev@mail.ru

Проведен анализ состояния международных автомобильных перевозок России. Основной проблемой для российских перевозчиков на данном рынке остается их низкая конкурентоспособность, обусловленная неблагоприятными условиями хозяйствования. Отмечено, что рост объема международных перевозок будет зависеть от того, насколько успешно российские предприятия используют шанс девальвации рубля для наращивания экспорта своей продукции. *Ключевые слова:* международные автомобильные перевозки, подвижной состав, груз, перевозчик, транспортная услуга, конкуренция



Несмотря на то, что в доставке международных грузов основными игроками являются морской (доля в общем объеме перевозок – 62%) и железнодорожный транспорт (16%), в континентальных перевозках особая роль отводится автомобильному транспорту (8%). Кроме того, практически ни одна смешанная перевозка не обходится без использования автотранспорта. Он незаменим при перевозке мелкопартионных малотоннажных и тарно-штучных грузов, в том числе в международном сообщении, а также при необходимости срочной доставки. Гибкость автотранспорта в отношении выбора альтернативного маршрута перевозки дает ему дополнительные конкурентные преимущества.

Международные грузоперевозки в России

Автомобильный транспорт в России обеспечивает четверть объема перевозок внешнеторговых грузов, а в импорте из стран ЕС – более 60%. В общем объеме экспорта транспортных услуг доля автотранспорта составила в 2013 г. 11% (после водного – 19%, железнодорожного – 29% и воздушного – 41%). По стоимости перевозимых внешнеторговых грузов доля автотранспорта составляет 30%. Россия заключила с 45 странами двусторонние соглашения по международным автомобильным перевозкам.

Международные автомобильные перевозки вносят ежегодно в бюджет страны около 8 млрд руб., хотя, по мнению экспертов, их объем мог бы превысить 7 млрд долл. Глубокая интеграция автотранспорта в международные логистические цепочки поставок существенно повышает его привлекательность для субъектов малого и среднего бизнеса, которые заинтересованы в мелкопартионных отправлениях продукции на внешние рынки.

На этом рынке активно функционируют более 7,5 тыс. российских автотранспортных предприятий с 200 тыс. работников и общим парком подвижного состава свыше 53 тыс. грузовых автомобилей. Более 65% перевозчиков являются членами Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), на них приходится около 85% объема российских автомобильных сообщений. Большая часть из них – это предприятия малого и среднего бизнеса, 50% из которых имеют в парке не более десяти автомобилей. Опросы ВЦИОМ показывают,

что число работников у 84% участников Ассоциации – менее 50 чел., лишь у 2% – более 500 чел. [1]. Компании, осуществляющие международные автоперевозки, в основном сосредоточены в Северо-Западном (52% от общего числа), Центральном (26%) и Приволжском (10%) федеральных округах; 36% из них на этом рынке уже более 10 лет, 26% – 6–10 лет и 25% – 3–5 лет.

Относительное постоянство участников международных автоперевозок обусловлено сложностью организации и управления в этой сфере, высокими требованиями к участникам рынка, особым порядком допуска перевозчиков в соответствии с «Таможенной конвенцией о международной перевозке с применением книжки МДП». В настоящее время эти перевозки регламентируются и регулируются более чем 20 международными конвенциями, более 40 правительственных и неправительственных организаций занимаются вопросами управления, урегулирования различных аспектов работы автотранспорта.

Для российских перевозчиков всегда было проблемой приобретение подвижного состава, соответствующего жестким требованиям стран ЕС по экологичности и безопасности. Российский автопром не поспевает за международными требованиями к автотранспортным средствам, и российские перевозчики вынуждены покупать импортные тягачи мировых автомобильных концернов, что сразу ставит их в неравное положение с зарубежными конкурентами по причине удорожания подвижного состава. Доля транспортных средств, соответствующих по вредным выбросам в составе отработавших газов нормам «Евро-4» и «Евро-5», в парке отечественных перевозчиков – меньше 50%. Требования «Евро-5» в странах ЕС действуют уже с 2012 г., тогда как в России они все еще не внедрены. У 52% опрошенных участников международных автоперевозок в парке не было автомобилей, соответствующих требованиям «Евро-5».

Объем автомобильных перевозок в международном сообщении России с начала экономических реформ интенсивно рос вплоть до 2008 г. В последние три года в связи с кризисными явлениями в экономике и обострением политических отношений России со странами ЕС наблюдается устойчивая тенденция снижения объемов перевозок: в 2015 г. – до 29,6 млн т (уровень 2004 г.) [2].

По данным Федеральной таможенной службы, в 2013 г. по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. сократился экспорт целого ряда важнейших товаров. Так, поставки черных металлов на внешние рынки упали на 8,8%, целлюлозы – на 9,5%, железной руды и концентратов – на 3,7%. Экспорт сырой нефти сократился на 2,5%, удобрений – на 6%. Выросшие объемы экспорта угля и нефтепродуктов [2] не отразились на грузоперевозках, так как эти грузы не перевозятся автотранспортом.

Для российского автотранспорта наиболее привлекательны рынки стран ЕС. Доля автотранспорта в импорте продовольствия из ЕС превышает 54% (4 млн т в 2013 г.). Девальвация рубля, экономические санкции против России, «антисанкции» (запрет на ввоз в РФ продовольствия из ЕС, США и ряда других стран) в 2014–2015 гг. привели к существенному падению объемов внешней торговли (особенно импорта) из стран Евросоюза, сокращению рынка автомобильного транспорта. Импорт из стран дальнего зарубежья в 2014 г. снизился на 4,9%, а внешнеторговый оборот со странами СНГ – почти на 40%.

Больше всего это коснулось северо-западного сегмента рынка, ориентированного на международные перевозки. Например, поток контейнерных грузов из портов Финляндии, по данным Росстата, сократился на 40%. Как следствие, объем международных автомобильных перевозок в 2014 г. упал на 8%, в том числе по импорту – на 12,5%. Высокая инфляция и повышение стоимости кредитов подстегнули рост эксплуатационных расходов. К тому же клиенты из-за ухудшения своего финансового состояния массово стали требовать отсрочек по оплате перевозок. Все это резко ухудшило финансовое положение отечественных автотранспортных компаний, рентабельность которых снизилась до 5%. Ряд мелких фирм ушли с рынка, часть переключилась на внутренние перевозки. Почти на 5% сократился парк международных автоперевозчиков.

Несмотря на то, что экспорт России в 2015 г. упал на 34,5%, российским транспортникам удалось увеличить объемы перевозок экспортных грузов на 16%, было приобретено около 2 тыс. новых тягачей. Российские перевозчики достигли прироста объемов перевозок в Австрию, Турцию, Латвию, Эстонию, Венгрию и Словакию, в полтора раза увеличился экспорт в Италию [3].

Автомобильный транспорт как барометр – чувствителен к любым изменениям экономики и внутри страны, и за ее пределами. Так, после снижения внешнеторгового оборота России за январь-февраль 2016 г. на 29,5% у российских автоперевозчиков остались невостребованными 6639 разрешений на въезд по выделенным на тот период квотам.

Объемы международных перевозок автомобильным транспортом зависят, прежде всего, от активности российских предприятий во внешнеторговом обороте. Автотранспортом из России экспортируют в основном сырье и полуфабрикаты (деловая древесина, пиломатериалы, продукция целлюлозно-бумажной, пищевой, легкой, химической промышленности, металлопрокат и металлоконструкции и т. д.). Так, в 2013 г. в экспортных автоперевозках в стоимостном выражении наибольшая доля приходилась на металлоизделия и драгоценные камни (40%), продукцию химической промышленности – 22% (рис. 1). Причем экспортные грузы в общем объеме сокращаются, и их доля не превышает 30% (в 2012 г. – 28%, в 2000 г. – 39,7%), что приводит к неэффективному использованию подвижного состава.

В 2013 г., например, российские перевозчики выполнили 1,4 млн рейсов, из них 850 тыс. рейсов производились с загрузкой, т. е. коэффициент использования пробега в целом составил 61% (загрузка одного автопоезда в среднем – 15,7 т) [4]. Недостаточные объемы экспортных грузов – одна из основных проблем российских перевозчиков. Например, в Калининградской области экспортные грузы составляют в перевозках всего 9%, и наблюдается снижение их объемов ежегодно на одну треть.

Структура экспортных грузов России в торговле со странами ЕС несущественно отличается от общей структуры.

Что касается импортных товаров, то здесь на первом месте машины и оборудование – 53%, на втором – продукция химической промышленности – 16% [3]. Доля импортных товаров в общем объеме перевозок автотранспортом превышает 70%, что дает конкурентное преимущество иностранным перевозчикам в оказании транспортных услуг.

Российскими автоперевозчиками совершаются регулярные рейсы более чем в 40 стран. Преобладающую часть российского рынка международных автоперевозок формируют перевозки с четырьмя группами стран (рис. 1).

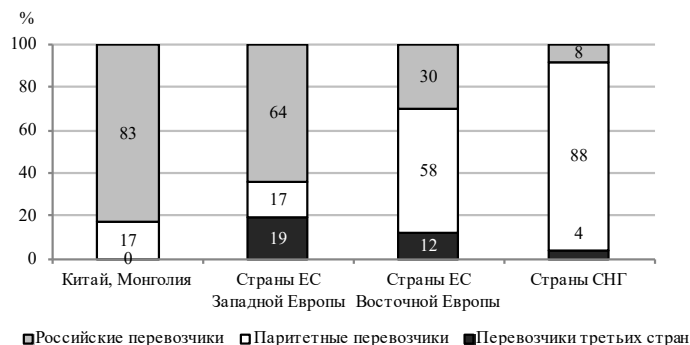


Рис. 1. Распределение российского рынка международных автомобильных перевозок в 2013 г. по основным группам стран, %

Рассмотрим эти направления подробнее.

Китай и Монголия. В этой группе российские перевозчики занимают доминирующую долю.

Страны Западной Европы, входящие в ЕС. Перевозки с государствами из этой группы до последнего времени являлись наиболее привлекательными для российского транспорта. После многолетних усилий отечественные перевозчики смогли добиться здесь лидирующих позиций (64% в 2013 г.).

В странах *Восточной Европы,* присоединившихся к ЕС после 2004 г., преобладают перевозчики этих стран (58% в 2013 г.). При этом польские, литовские, латвийские и эстонские перевозчики являются основными конкурентами российских.

Страны СНГ. Здесь российская доля не превышает 30%, почти все объемы выполняются коллегами из союзных государств. Но потенциал российских перевозчиков постепенно наращивается: с 2007 г. объемы перевозок возросли более чем вдвое [4].

Кроме этих групп, благодаря усилиям перевозчиков Республики Дагестан, удалось достигнуть 77%-й доли на иранском рынке. За прошедшие годы увеличилась до 18% доля российских перевозчиков и на турецком рынке. Весьма перспективным могло бы стать направление Западный Китай – Россия – Западная Европа. Однако запрет китайской стороны на въезд на территорию КНР со стороны Казахстана сдерживает рост объемов перевозок в данном направлении.

Большим резервом для отечественных перевозчиков является недоиспользованный экспортный потенциал России. Пока доля наших компаний в экспортных отправлениях очень низка, что связано с сырьевой направленностью экспорта: доля минеральных ресурсов в нем превышает 70%, а эти грузы автомобильным транспортом перевозятся в небольших объемах.

Основными направлениями российских международных автоперевозок в течение последнего десятилетия являются Финляндия, Польша, Литва, Украина, Германия, Латвия, Китай, Италия и Нидерланды (рис. 2). Лидерство Финляндии в перевозках связано с тем, что грузовой поток (продукты питания, мебель, автомобили, бытовая техника) из Европы и Азии в Россию поступает через финские порты. Наблюдается тенденция доставки грузов из стран Западной Европы с использованием терминальных комплексов Польши, Литвы, Латвии, Эстонии. Так, в 2012 г. 46% грузов из вышеназванных стран поступили в Россию после переоформления и хранения их в терминальных комплексах этих стран [5]. По этой причине удельный вес перевозчиков Польши и стран Прибалтики на рынке международных автоперевозок России стабильно растет в течение последнего десятилетия, за счет использования типовых двусторонних разрешений сокращаются паритетные перевозки между грузообразующими странами.

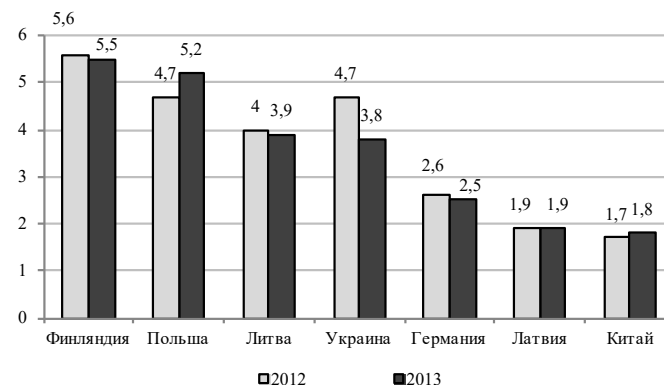


Рис. 2. Распределение рынка международных автомобильных перевозок грузов России по основным направлениям в 2012–2013 гг., млн т

Из-за принятых странами ЕС санкций в 2014–2015 гг. наблюдается снижение внешнеторгового оборота России с Германией, Финляндией, Нидерландами, Бельгией, Швецией. Произошло сокращение объемов в торговле со странами СНГ и Таможенного союза. В результате перевозки импортных грузов в целом в 2015 г. упали на 6%. Российским транспортным компаниям удалось существенно увеличить объемы перевозок в сообщении с Ираном, Нидерландами (с 0,2 до 1,5 млн т), Финляндией (с 2,35 до 2,52 млн т), Польшей (с 0,88 до 1,15 млн т), Литвой (с 0,32 до 0,4 млн т), Латвией (с 0,19 до 0,25 млн т), Францией и Болгарией. Наблюдается снижение внешнеторгового оборота России с Германией и Австрией. Значительно упали объемы перевозок в Бельгию и Венгрию (на 57% и 81% соответственно).

Проблемы развития

На сегодняшний день количество предложений перевозчиков на выполнение транспортных услуг явно превышает спрос на них, идет жесткая конкуренция российских перевозчиков с конкурентами из третьих стран. В середине 1990-х годов по причине нехватки подвижного состава, недостаточного внимания государства к регулированию в данной сфере российские перевозчики практически отдали этот сегмент на откуп иностранцам, доля которых в 1997 г. дошла до 73%. К 2010 г. неимоверными усилиями, прежде всего, со стороны АСМАП, удалось поднять долю российских перевозчиков до 40%, но им вполне по силам обеспечить 50% объема перевозок в/из России.

Сегодня в среднем 12–13% российского рынка международных автоперевозок приходится на перевозчиков из третьих стран (Беларусь, Украина, Литва, Латвия, Польша, Эстония), в которых благодаря созданным правительствами этих стран благоприятным инвестиционным условиям сформирован значительный парк современного подвижного состава. Использование современной техники обеспечивает высокую оборачиваемость подвижного состава, существенную экономию топлива. В результате наши основные конкуренты зарабатывают около 10–12 тыс. евро в месяц (российские – 7–8 тыс.), годовой пробег транспортного средства европейской компании составляет в среднем 140 тыс. км (у российских – не превышает 100 тыс. км).

По ряду причин российские перевозчики ущемлены по сравнению со своими зарубежными конкурентами. Так, перевозчик из Польши имеет возможность выполнять рейс из Европы в Россию на 400–600 евро дешевле, чем российский. Возможность снижения тарифов достигается за счет низкого процента по лизингу, кредиту, меньшей цены подвижного состава, быстрого возврата НДС и поддержки бизнеса со стороны государства. Даже партнеры по Таможенному союзу находятся в гораздо лучшем положении, чем российские. Например, в Казахстане с владельца грузовика транспортный налог не взимается вовсе, в Беларуси его размер в пересчете на российские рубли – 3,2 тыс. (в России – 34 тыс. руб. на тягач мощностью 400 л. с.).

Тяжелым бременем на плечи перевозчиков легло введение утилизационного сбора на новые транспортные средства полной массой свыше 20 т – 425 тыс. руб., а на автомобили старше трех лет – 1,77 млн руб. В то время как в Республике Беларусь с 2012 г. действует указ президента, который предоставляет коммерческим организациям значительные налоговые льготы на семь лет с момента регистрации, а некоммерческие освобождаются от ввозных таможенных пошлин. В России же таможенный платеж за грузовики – 5% и НДС – 18%. Кроме того, в России запрещен ввоз автомобилей экологического класса ниже «Евро–3», хотя наш парк класса «Евро–0» беспрепятственно эксплуатируется во внутренних перевозках.

С формированием Таможенного союза между Россией, Беларусью и Казахстаном, с созданием Единого экономического пространства существенно изменились условия работы российских международных перевозчиков. В первую очередь это связано со снятием контроля, проводимого на внутренних границах между тремя странами, и переносом этого контроля на внешнюю границу. Устранению административных барьеров и простоев на российско-белорусской границе сопутствовало существенное увеличение числа нарушений иностранными перевозчиками требований российской разрешительной системы.

В 2011–2012 гг. Ространснадзор совместно с перевозчиками организовал проверки на трассах, которые показали, что каждое четвертое иностранное транспортное средство въезжает в РФ без российского разрешения, хотя ни в одной стране Европы

такое невозможно. Под видом двусторонних иностранные перевозчики везут грузы из третьих стран. В Польше, странах Балтии, на Украине организованы пункты, где происходит замена товаросопроводительных документов, в результате чего российские перевозчики теряют конкурентоспособность по сравнению с иностранными компаниями. Только за 2012 г., по экспертной оценке, упущенная выгода российских международных перевозчиков составила 120 млн евро.

В целях защиты интересов российских перевозчиков по инициативе АСМАП в ноябре 2014 г. был принят федеральный закон № 362, направленный на ужесточение порядка применения разрешительных и товаросопроводительных документов при перевозке грузов из третьих стран, а также на создание условий для усиления контроля за соблюдением иностранными перевозчиками разрешительной системы. Закон, который увеличивал размеры штрафов, налагаемых на иностранных водителей, оказался весьма эффективным средством наведения порядка на российском рынке международных автоперевозок. Его введение вызвало недовольство со стороны иностранных перевозчиков: Польша в начале 2016 г. даже отказала в обмене с Россией разрешениями на въезд. Министерству транспорта России в ходе переговоров проблему удалось решить – в конце марта принято решение по обмену 170 тыс. разрешениями с Польшей на 2016 г.

Ситуация в феврале 2016 г. обострилась с остановкой радикальными силами российских транспортных средств на территории Украины. Россия была вынуждена принять ответное решение, что дало положительный результат – международные автоперевозки между Россией и Украиной были восстановлены.

На финансовое состояние перевозчиков негативно повлияло введение с 15 ноября 2015 г. в России системы «Платон» – платы за проезд автомобилей с полной массой более 12 т по федеральным трассам в размере 1,53 руб./км, вызвавшее недовольство среди транспортных компаний. Для облегчения ситуации в апреле 2016 г. Правительство приняло постановление, согласно которому перевозчики, зарегистрированные в системе «Платон», освобождаются от уплаты транспортного налога (25–45 тыс. руб. на тягач). Правда, при этом сумма, уплаченная в течение года

за проезд по системе «Платон», должна превышать величину подлежащего к уплате транспортного налога. Постановление предусматривает повышение платы за проезд по российским дорогам для иностранных перевозчиков с 385 до 850 руб. в сутки, с 60 до 120 тыс. руб. в год. Практически во всех европейских странах предусмотрена оплата проезда для иностранцев. Тариф при этом колеблется в пределах от 11 до 22 евроцентов за километр, т. е. не менее 8 руб. Как видим, по сравнению со странами Европы плата за проезд по федеральным трассам в России умеренная. Собранные системой «Платон» средства будут направлены в Дорожный фонд, а значит, на реализацию проектов развития дорожной сети страны.

Опрос 600 участников международных перевозок, проведенный в 2012 г. ВЦИОМ, показал, что 34% из них оценили ситуацию в этой сфере как очень плохую, 28% – скорее плохую, а 31% считают, что ее сложно однозначно оценить, есть положительные и отрицательные моменты. И только 7% считают положение скорее хорошим, а очень хорошим его не назвал никто. Заметим, что в 2012 г. был относительно благополучным для отрасли, сейчас ситуация изменилась в худшую сторону [3].

Серьезным испытанием для российских автоперевозчиков в 2013 г. стало решение Федеральной таможенной службы о прекращении оформления перевозки автомобильных грузов по книжкам международного договора по перевозкам (МДП). Система МДП работает на основе Таможенной конвенции ООН о международной перевозке грузов от 1975 г. Книжки МДП гарантируют уплату таможенных платежей и позволяют проходить пограничные процедуры в упрощенном режиме. В России книжки перевозчикам продает АСМАП. Федеральная таможенная служба (ФТС) России в сентябре 2013 г. ограничила действие книжек МДП и хотела расторгнуть соответствующее соглашение с АСМАП, потребовав с перевозчиков дополнительных гарантий для грузов, перевозимых под прикрытием книжки МДП. В качестве причины данного решения была названа большая задолженность по уплате таможенных платежей за нарушение таможенного законодательства перевозчиками-членами АСМАП (20,8 млрд руб.). С декабря 2013 г. ФТС применила в отношении перевозчиков, использующих МДП,

ограничительные меры: без требования дополнительных гарантий их стали принимать лишь в восьми из 107 международных пунктов пропуска.

Осложнение таможенных процедур в России негативно отразилось на деятельности не только российских, но и иностранных перевозчиков. В феврале 2015 г. Президент РФ издал перечень поручений по обеспечению беспрепятственного действия международной конвенции МДП на территории России, позднее Евразийский межправительственный совет принял распоряжение с тем же самым смыслом: книжка МДП должна работать на территории всего ЕАЭС. К сожалению, обе рекомендации не были полностью приняты: ФТС в июне 2015 г. определила 34 пункта пропуска через российскую границу, где у перевозчиков в качестве обеспечения таможенного транзита могут вновь приниматься книжки МДП, т. е. книжка МДП по-прежнему не является достаточным основанием для осуществления транзитной перевозки через все автомобильные пограничные переходы России.

Приведем факторы, снижающие конкурентные позиции отечественных международных автоперевозчиков:

- длительные простои при прохождении российской границы;
- высокий уровень кредитных и лизинговых ставок;
- значительные налоговые платежи;
- недобросовестная конкуренция со стороны определенной части иностранных перевозчиков;
- сложность получения и нехватка разрешений по отдельным направлениям перевозки;
- отмена льгот на импорт транспортных средств;
- введение с 2012 г. утилизационного сбора на подвижной состав;
- чрезмерные административные меры со стороны ФТС;
- непрерывный рост стоимости топлива;
- введение дорожных сборов с транспортных средств, имеющих разрешенную массу свыше 12 т;
- перегруженность федеральных трасс и побои на дороге;
- несоответствие дорожных условий международных автомагистралей РФ параметрам современных транспортно-технологических систем;
- недостаточное развитие российского рынка экспедиторских и логистических услуг.

По данным ВЦИОМ, в сфере международных автоперевозок основными проблемами являются длительные простои при пересечении государственной границы РФ (77% участников опроса) и при таможенном оформлении грузов (64%) высокие налоговые платежи (71%) и ставки лизинговых платежей (57%), а также недобросовестная конкуренция среди иностранных (55%) и российских перевозчиков (46%) [1].

Создание Таможенного союза привело к сокращению количества пограничных переходов, что способствовало снижению общего времени прохождения таможенных процедур за рейс. Но на таможенные операции иногда уходит до 72 часов. По инициативе международных автомобильных перевозчиков для ускорения процедур таможенного контроля ФТС России введено электронное декларирование и информирование, которое с 2012 г. стало обязательным на автомобильном транспорте. Кроме перевозчиков, передавать предварительную информацию могут таможенные представители, экспедиторы, грузовладельцы.

Одна из причин задержки транспорта на границе – избыточное количество документов, требуемых таможенными органами. Согласно принятой дорожной карте таможенного администрирования к 2018 г. количество необходимых для таможенного контроля документов должно быть сокращено с десяти до четырех, а временные затраты должны быть ограничены двумя часами.

К внешним факторам, негативно влияющим на конкурентоспособность российских перевозчиков, можно отнести высокую налоговую нагрузку и невыгодные условия приобретения подвижного состава. В европейских странах кредитные ставки в три-четыре раза ниже, чем в России, следовательно, стоимость импортного подвижного состава в России намного выше. Средний срок физической службы автопоезда на международных перевозках – пять лет, после чего машина либо морально устаревает, либо физически изнашивается. Повышение ставок по кредитам и лизингу до 20–30%, введение утилизационного сбора (12–15 тыс. евро плюс к цене автомобиля), сводят до минимума возможность обновления подвижного состава. На данный момент 5%-я рентабельность при международных

перевозках считается неплохим результатом. При средней ставке в 65 тыс. руб. типичного рейса Котка – Москва прибыль, которую можно отложить на покупку подвижного состава, составляет около 3 тыс. руб. Для покупки одного тягача стоимостью в 6–8 млн руб. нужно выполнить 2 тыс. таких рейсов. Получается, для покупки одного автомобиля необходимо работать 50 лет!

Однако для обозначенной проблемы виден свет в конце туннеля. В октябре 2013 г. ПАО «КАМАЗ» начал серийно выпускать седельный тягач «КАМАЗ-5490», который спроектирован по европейским стандартам. В тягаче использованы агрегаты и технологии одного из мировых лидеров грузового автостроения – Daimler Trucks. В новом «КАМАЗе» установлен проверенный временем двигатель OM457 LA от тягача Mercedes Axor с мощностью 428 л. с. «КАМАЗ-5490», соответствующий требованиям «Евро-5», может смело выезжать за границу. Заявленный ресурс на двигатель составляет более 1 млн км, а межсервисный интервал – от 80000 км. Расход топлива – 29–34 л/100 км, что вполне приемлемо. Правда, большое количество импортных комплектующих в конструкции оборачивается большими эксплуатационными затратами у потребителя, но по многим технико-эксплуатационным показателям, оснащенности тягач мало в чем уступает зарубежным аналогам, а по приспособленности к российским условиям эксплуатации, экономичности превосходит их. Ключевое преимущество «КАМАЗ-5490» – его цена, в начале 2016 г. – в среднем 4,2 млн руб. (у зарубежных аналогов – не менее 6 млн руб.).

К негативным моментам, повышающим затраты перевозчиков, надо добавить введение в 2012 г. утилизационного сбора, в ноябре 2015 г. – системы оплаты за проезд по федеральным магистралям, существенное увеличение в январе и апреле 2016 г. акцизов на дизельное топливо. При сокращении объемов перевозок увеличение инвестиционных и эксплуатационных затрат транспортных компаний ухудшает их финансовое состояние, ослабляет конкурентные позиции на мировом рынке транспортных услуг.

В данный момент одна из важнейших целей – выдержать конкуренцию со стороны иностранных перевозчиков. Особый

интерес представляет развитие высокоэффективных международных транспортных систем именно в направлении запад – восток, способствующее реализации транзитного потенциала страны. В 2014–2015 гг. усилия России во внешнеэкономической деятельности были направлены на страны Юго-Восточной Азии и Тихоокеанского региона, Ближнего Востока. Однако макроэкономическая нестабильность в мире негативно повлияла и на экономику Китая, в том числе на торговые отношения наших стран. По данным «РосБизнесКонсалтинга», в 2015 г. товарооборот между Россией и Китаем сократился на 27,8% – до 64,2 млрд долл.

Несмотря на замедление роста китайской экономики в 2015 г., товарооборот между Китаем и Европой растет. Предполагается, что строящийся международный транспортный коридор «Европа – Западный Китай» значительно увеличит долю автомобильных перевозок на этом маршруте. Призванная улучшить транспортные связи между Северной Европой и Западным Китаем автомагистраль Санкт-Петербург – Ляньюнган (Китай) длиной 8160 км проходит через территорию Казахстана, России и Китая. При организации перевозок по методу «тяговых плеч» этот маршрут можно реально преодолеть за шесть суток, тогда как грузы морем через Суэцкий канал из Китая в Скандинавские страны доходят за 35 суток. Строительство транспортного коридора будет способствовать не только появлению новых предприятий, но и даст возможности для развития и расширения существующих, что в свою очередь обеспечит появление новых рабочих мест, повышение доходов регионального и местного бюджета, увеличение международного и межрегионального товарооборота.

В конце 2014 г. было подписано Соглашение между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), которое предусматривает предоставление российским перевозчикам права проезда по маршрутам между Китаем и Россией по территории Казахстана (не позднее 2020 г.). По просьбе АСМАП Минтранс России провел трехсторонние переговоры с представителями транспортных ведомств Китая и Казахстана о начале таких перевозок по временной схеме ранее указанного срока.

Перспективы развития рынка за пределами 2016 г. будут во многом зависеть от темпов развития мировой экономики, а также внешнеэкономической деятельности субъектов бизнеса Российской Федерации. В первую очередь индикаторами здесь будут состояние внешней торговли со странами ЕС, СНГ и Китаем; возможности производства в нашей стране высокотехнологичной продукции, пользующейся спросом на международном рынке; расширение экономического сотрудничества с зарубежными странами и, в немалой степени, конъюнктура внешних товарных рынков, а также международных рынков транспортных услуг.

Девальвация рубля открывает перед российскими производителями широкие возможности для экспорта отечественных товаров. По некоторым товарным позициям уже наблюдается оживление: так, в 2015 г. Россия экспортировала вагонов в пять раз больше, чем годом ранее, компания Nokia Tyres во Всеволожске экспортирует уже 60% выпускаемых шин. Растет спрос на российские автомобили за рубежом. В России сейчас созданы производственные мощности по выпуску 3 млн автомобилей в год (объем внутреннего рынка – вдвое меньше). Для поддержки экспорта автомобилей Правительство РФ в 2016 г. выделило 3,3 млрд руб.; из них основная часть предназначена именно для возмещения производителям расходов на транспортировку товарных автомобилей за рубеж. Если учесть, что легковые автомобили перевозят преимущественно автотранспортом, а тариф составляет 70 руб./км, при средней дальности перевозок 3 тыс. км емкость рынка доставки автомобилей составит около 4 млрд руб. Этот пример показывает, что с оживлением экономики страны будет расти и рынок международных автоперевозок, причем экспортные грузы преимущественно будут доставляться российскими перевозчиками.

В случае, если после 2016 г. сохранится стабильность на мировых товарных рынках, в перспективе можно прогнозировать некоторый рост международных автомобильных перевозок грузов между Россией и зарубежными странами. В результате объем перевозок грузов международным автомобильным транспортом в 2020 г. может возрасти до 45 млн т. Не очень высокие темпы роста объемов международных автоперевозок России прогнозируются

при сохранении в ближайшие годы сложившейся структуры ее экономики – как поставщика минеральных энергоресурсов и сырья первичной переработки, что не позволяет существенно поднять объемы экспорта выше 2% в год в 2016–2020 гг.

Таким образом, с 2013 г. в России наблюдается затяжная тенденция сокращения международных автомобильных перевозок, связанная со снижением деловой активности хозяйствующих субъектов как в России, так и в мире. Сырьевая направленность экономики России не способствует развитию международных перевозок, особенно экспортных. Основной грузопоток российских международных автоперевозок приходится на Финляндию, Нидерланды, Германию и Польшу. Причем большую часть всего объема перевозок составляют импортные товары, в экспортном направлении российские перевозчики испытывают нехватку грузов, что приводит к низкому коэффициенту использования пробега подвижного состава, снижению эффективности перевозок. Развитие отрасли в ближайшие годы будет во многом зависеть от конкурентной позиции российских автотранспортных компаний, совершенствования нормативно-правовых актов, регулирующих международные перевозки, снижения налоговой нагрузки на реальный бизнес в стране, модернизации автомобильного парка современной безопасной и экологичной техникой.

Литература

1. Международные грузовые автоперевозки: проблемы и решения. [Эл. ресурс]. URL: <http://www.umnylogist.ru/articles/20130930105703-6583.html> (дата обращения: 08.04.2016).
2. РБК [Эл. ресурс]. URL: <http://rbcdaily.ru> (дата обращения: 10.02.2016).
3. Статистика интернет-торговли в странах мира: основные тенденции и показатели. [Эл. ресурс]. URL: <http://провэд.рф> <http://провэд.рф/analytics/16849-statistika-intepnet-topgovli-v-stranahmira-osnovnyetendentsii-i-pokazateli.html> (дата обращения: 06.04.2016).
4. Новичкова А. Б. МАП в России: уроки выживания // Международные автомобильные перевозки. – 2014. – № 3. – С. 32–38.
5. Холотов К. В., Забоев А. И. Российский рынок международных автомобильных перевозок грузов: тенденции и перспективы // Российский внешнеэкономический вестник. – 2014. – № 7. – С. 97–103.