

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РЫНКА ГРУЗОВЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Антошенин Юрий Дмитриевич

*Научный руководитель – д-р экон. наук, проф. Ивуть Р. Б.
(Белорусский национальный технический университет)*

Транспорт, осуществляющий международные перевозки, занимает важное место в жизнеобеспечении многоотраслевой экономики Республики Беларусь и реализации социальной политики государства, способствует развитию интеграционных процессов между странами, расширению международного товаро- и пассажирообмена.

В объеме поступлений от экспорта транспортных услуг доля автомобильного грузового транспорта составляет более 36 % (около 500 млн долл. США).

Общая сумма, полученной в 2007 году выручки от эксплуатации автомобилей в международном сообщении, по данным государственной статотчетности, составила 1375,3 млрд руб. и возросла к 2006 году на 35,6 %. В бюджет уплачено 117,4 млрд руб., в т.ч. налогов и сборов от деятельности, связанной с эксплуатацией автомобилей, 37 млрд руб.

Почти 80 % выручки от эксплуатации автомобилей, обеспечено благодаря работе международных перевозчиков, имеющих допуск к процедуре МДП (1088 млрд руб.).

В организации и осуществлении международных автомобильных перевозок в 2007 году, было задействовано более 27,0 тыс. чел, в т.ч. около 17,0 тыс. водителей.

Следует отметить, что эффективность эксплуатации грузовых автомобилей ежегодно увеличивается, в основном, благодаря увеличению оборачиваемости транспортных средств на линии.

За последние семь лет оборачиваемость автомобиля увеличилась на 50 %. Если в 2000 году в среднем выполнялся авто-

мобилем 1 кругорейс в месяц, то в 2007 году – 1,5 кругорейса. Рост фрахтовых ставок за последний год по отдельным направлениям перевозок составил около 15 % по сравнению с 2003 годом.

Основной статьей затрат является топливо. В 2007 году его удельный вес в доходах составил 33,5 %. В 2003 году эта величина равнялась 32 %.

Кроме роста затрат на приобретение топлива, существенно выросли расходы на оплату труда, амортизации транспортных средств и накладные расходы.

Рост затрат характерен не только для белорусских перевозчиков, соответствующие процессы происходят и у перевозчиков других государств, например, ЕС. Однако их размер и структура существенно отличаются от отечественных.

Расходы белорусских перевозчиков в расчете на 1 км пробега являются одними из самых низких – в среднем 0,6 евро, в то время как в странах ЕС достигают 1,2 евро на 1 км. Это в немалой степени создает конкурентное преимущество белорусским перевозчикам.

Прибыль, остающаяся в распоряжении предприятия, в расчете на один автомобиль составила в около 6500 долл. США.

Однако эффективное выполнение международных перевозок грузов и конкурентоспособность белорусских перевозчиков в значительной степени зависит от технического обеспечения этих перевозок и, в первую очередь, от наличия современных автопоездов, отвечающих по своим характеристикам международным экологическим и техническим стандартам.

Важнейшими показателями становятся: скорость доставки, сохранность груза, специализация транспортных средств, своевременное информирование о местонахождении груза.

В мировом масштабе транспортный рынок достаточно насыщен предложениями услуг, а сфера международных перевозок представляет собой поле жесткой конкурентной борьбы. Чтобы выдержать конкуренцию необходимо располагать совре-

менным подвижным составом транспортных средств, обеспечить высокий уровень его сервисного обслуживания, развить сеть придорожных структур.

В настоящее время в Республике Беларусь осуществляют международные перевозки грузов более 13 тыс. грузовых автотранспортных средств, в т. ч. имеющими допуск к процедуре МДП – около 8 тыс. Доля импортных автопоездов в общем парке составляет более 80,0 %: МЕРСЕДЕС-БЕНЦ – 14,0 %, ВОЛЬВО – 16,0 %, МАЗ-МАН – 5,0 %, СКАНИЯ – 15,0 %, и другие – 39,0 %. Доля автопоездов семейства «МАЗ» составляет 11,0 %, но они используются, в основном, для доставки грузов в страны СНГ и Балтии.

Для парка седельных тягачей характерна такая же ситуация как и для парка в целом.

Парк автотранспортных средств, соответствующих экологическим требованиям Евро-2 и Евро-3, у белорусских перевозчиков до 2007 года составлял 33 %, а соответствующих уровню Евро-3 всего лишь 12 % и в течение 2004–2006 годов постоянно сокращался. В то же время у основных белорусских конкурентов количество автомобилей соответствующих требованиям Евро-3 значительно увеличивалось и достигло уровня от 35 % до 50 % от общего количества.

Ситуация изменилась с принятием Указа Президента Республики Беларусь от 19 марта 2007 г. № 129 «О некоторых мерах по развитию перевозок», которым определены условия освобождения от уплаты таможенных пошлин и налога на добавленную стоимость при временном ввозе новых седельных тягачей и грузовых автомобилей, соответствующих экологическим требованиям международных стандартов Евро-3 и выше, а также новых прицепов. Кроме того, установлен перечень автотранспортных средств, для которых срок временного ввоза определен в 3 года (с 1 июля 2006 года по 30 июня 2010 года), а также решены вопросы применения нулевой ставки налога на добавленную стоимость при экспорте работ (услуг) за пределами Республики Беларусь, т. е. при выполнении перевозок в/из

третьих стран. Создание благоприятных условий позволило в 2007 году субъектам хозяйствования, имеющими допуск к процедуре МДП приобрести более 900 новых автотранспортных средств, в том числе более 100 автомобилей отечественного производства.

Однако, технический уровень новых автотранспортных средств, поставляемых отечественной автомобильной промышленностью потребителям, отстает от аналогичного уровня передовых стран на 10–15 лет. Это отставание наблюдается по всем основным показателям; экономичности, надежности, эргономичности, экологичности и безопасности.

Отечественный автопоезд тяжелее импортного аналога в среднем на 1 тонну. Поэтому при ограничении полной массы автотранспортного средства, импортный автопоезд перевезет за одну поездку на 1 т груза больше, чем отечественный. По затратам на 1 км пробега отечественный подвижной состав уступает импортному.

В этих условиях приобретение автомобилей зарубежного производства экономически оправдано по сравнению с автомобилями семейства «МАЗ». При более высокой первоначальной стоимости зарубежных автомобилей, они более надежны в эксплуатации и позволяют экономить денежные средства при их эксплуатации.

С введением цифровых тахографов в Беларуси с июля 2010 года скорость и время движения автомобиля можно будет регистрировать за весьма длительный период, значительно усовершенствуется система наблюдения, зафиксированные данные будут лучше защищены, чем в используемых в настоящее время приборах, и будут значительно достовернее.