

УДК 339.13

АНАЛИЗ РЫНКА МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

И.А. Матюшкина, А.А. Вернигор

ФГБОУ ВО «Брянский государственный университет имени академика И.Г. Петровского»

В статье представлены особенности функционирования и регулирования рынка международных автомобильных перевозок грузов в России, проведен анализ автомобильных услуг, в частности коммерческих грузоперевозок, исследовано государственное регулирование транспортной отрасли России.

Ключевые слова: рынок международных автомобильных перевозок грузов, услуги международных грузоперевозок, объем рынка международных автомобильных перевозок грузов.

Перевозка грузов всегда являлась важной составляющей любого бизнес-процесса. Ведь для того, чтобы потребитель мог использовать конечный продукт, необходимо не только транспортировать его к непосредственному клиенту, но также перевезти сырье и материалы, необходимые для его производства. Несмотря на разнообразие видов грузового транспорта, автомобильные грузоперевозки всегда оставались одним из основных инструментов транспортировки сырья и готовой продукции. Однако сейчас, в условиях постоянно меняющегося экономического и политического окружения, транспортно-логистические компании сталкиваются с новыми проблемами, которые влияют не только на отдельные организации, но и на рынок автомобильных грузоперевозок в целом. В связи с этим, сейчас особенно важно определить роль и место автомобильного транспорта в общей системе грузоперевозок Российской Федерации, а также понять, какими путями следует развивать сферу национальных автомобильных грузоперевозок.

Для того, чтобы определить текущее положение автомобильных грузоперевозок в общей системе транспортирования грузов Российской Федерации, необходимо проанализировать грузовые перевозки всеми видами транспорта. В соответствии со сборником «Основные показатели транспортной деятельности в России», выделяется шесть основных видов транспорта, выполняющих перевозку грузов: железнодорожный, автомобильный, магистральный, трубопроводный, морской, внутренний водный, воздушный. Согласно методологическим пояснениям Федеральной службы государственной статистики, объемом перевозок грузов является «количество грузов в тоннах, перевезенных транспортом. Учитывается по видам транспорта, сообщения, ширине колеи, роду грузов, направлениям перевозок».

Международные автомобильные перевозки грузов, являясь наиболее прибыльными, представляют собой один из самых привлекательных для транспортных предпринимателей видов деятельности. В настоящее время эти перевозки осуществляются с сорока странами мира; составляют около 25% внешнеторгового оборота страны; более 20% всей внешней торговли России со странами СНГ обеспечивается перевозками автотранспортом; емкость рынка составляет 7 млрд. долларов. Формирование рынка международных автомобильных перевозок грузов (МАПГ) в Российской Федерации началось одновременно с процессом экономических реформ. До этого времени международные автомобильные перевозки в стране монопольно осуществлялись Совтрансавто, которое объединяло более десяти крупных автотранспортных предприятий с численностью подвижного состава от 300 до 400 автомобилей большой грузоподъемности. Демонополизация внешней торговли привела к выходу на рынок множества новых фирм, осуществляющих международные автомобильные перевозки. В настоящее время количество перевозчиков активно работающих на рынке МАПГ превышает 4500 ед., из них более 80% российских автоперевозчиков имеют десятилетний стаж работы в системе международных грузоперевозок. Согласно данным

статистики за 2015 год на рынке международных грузоперевозок преобладают предприятия с численностью подвижного состава до 10 единиц – 50%, более 40% российских автотранспортных предприятий имеют от 10 до 50 автомобилей; 10% - более 50.

Еще один фактор, способствующий развитию рынка международных автоперевозок, перераспределение объемов грузов с железнодорожного и морского транспорта на автомобильный из-за передела собственности и изменения конъюнктуры товарного рынка. С начала двухтысячных годов конкуренция со стороны железнодорожного и морского транспорта усилилась, что напрямую связано в России рядом законодательных актов, которые фактически лоббировали интересы этих видов транспортных перевозок [1].

Однако не смотря на рост конкуренции со стороны других видов транспорта положение автомобильного транспорта показывает его приоритет с точки зрения высокотехнологичного транспортного обслуживания, составными частями которого являются гибкость, надежность, срочность доставки грузов, стоимость услуг и т.д.

Доля автомобильного транспорта достигла 4% от общего объема перевозок внешнеторговых грузов РФ (без учета трубопроводного транспорта), в том числе по стоимости - 26%. Стоимость внешнеторговых грузов РФ, перевозимых автомобильным транспортом, составляет 130 млрд. долларов в год. Суммарная емкость рынка оказания автотранспортных услуг при доставке российских внешнеторговых грузов в международном сообщении составляет 7, 0 млрд. долларов, в том числе объем доходов, приходящийся на российских международных автоперевозчиков – 3,2 млрд. долларов. Доля российских международных автоперевозчиков в обслуживании внешнеторгового оборота РФ – 40% всего объема перевозок. В секторе оказания услуг по доставке грузов в международном сообщении автомобильным транспортом занято более 200 тыс. человек.

Рост доли автомобильного транспорта в международной сфере вызван изменением структуры товарной продукции за счет увеличения в грузовой массе доли высокоценных готовых изделий, полуфабрикатов, комплектующего оборудования, дорогостоящих и скоропортящихся грузов. Тем не менее, по оценке специалистов, основанной на выполненных на расчетах, исследованиях номенклатуры грузов в международном сообщении, анализе тенденций и зарубежного опыта, оптимальная доля автомобильного транспорта в общем объеме внешнеторговых грузов в России составляет 12%.

Объем международных перевозок грузов автомобильным транспортом по сравнению с девяностыми годами двадцатого века вырос почти в десять раз и достиг в 2015 году более 13 млн.т. Среднегодовой прирост объема автомобильных перевозок грузов в международном сообщении за период с 2010 года по 2015 год составил – 15,1%. В материально-вещественной форме - это около 2 млн. т. Ежегодно. Удельный вес в общих объемах перевозок грузов автотранспортом, без учета транзита, в 2015 году составил 21,9 млн. тонн или 40%. Для паритетных международных автомобильных перевозок грузов составила 50,3% [2].

Вместе с тем, в структуре объема перевозок грузов преобладает импорт, доля которого в 2015 году составила 72,3%. При этом 30% по объему перевозок от всего импорта составляют продовольственные грузы, а по стоимости грузов – 28% составляет продукция машиностроения. Распределение общего объема автомобильных международных перевозок грузов по основным направлениям (сегментам рынка), а также рыночные доли в этом отечественных перевозчиков представлены в таблице 1. Перевозки внешнеторговых грузов автотранспортом по отдельным направлениям характеризуются следующими закономерностями. По данным мониторинга рынка МАПГ России, наибольший грузооборот в 2015 году зафиксирован на направлении с Финляндией. Доля в общем объеме российского рынка международных автомобильных грузоперевозок в этом направлении составил 17%. На втором месте по стоимости перевозок Польша – 16%.

Распределение общего объема рынка МАПГ по направлениям

Направление внешнеторговых перевозок	Доля российских перевозчиков в осуществлении грузообмена, %
Страны СНГ	8
Страны ЕС	64
Китай, Монголия	81

С большинством других европейских государств доля в общем объеме перевозок колеблется с 0,8% до 7%. Анализ распределения общего объема автомобильных международных грузоперевозок свидетельствует о том, что крупнейшими торговыми партнерами России являются страны Европейского союза и Китай; основными конкурентами российских перевозчиков являются перевозчики из Польши и Литвы.

Распределение российских перевозчиков по федеральным округам в 2015 году выглядело следующим образом: Центральный регион – 24,7%, Северо-Западный – 34,6%, Поволжье – 32,0%, Южный регион – 30,2%, Урал – 40,8%, Сибирь – 47%, Дальневосточный регион – 82,6%. Повышению объема импортных перевозок российскими предприятиями в международном сообщении способствовала внешнеторговая деятельность отдельных регионов РФ. К таким регионам относятся: Приморский край, Нижегородская область, Санкт-Петербург, Калининградская область, Москва и Московская область. Эти регионы обеспечили около 90% прироста объема импортных международных перевозок грузов российскими автотранспортными предприятиями.

Анализируя экспортные грузопотоки и участие в них российских автоперевозчиков, можно отметить, что российский экспорт имеет ярко выраженную сырьевую направленность. Половина российского экспорта (более 50%) приходится на перевозку древесины и изделий из нее. По стоимости грузов древесина обработанная составляет всего 2%, что негативным образом сказывается как на конкурентоспособности российских перевозчиков МАПГ, так и на конкурентоспособности российской экономики [3]. Средняя стоимость внешнеторговых грузов, перевозимых в стране на автомобильном транспорте составляет на текущий момент времени 1500 долл. за тонну (в том числе импортных грузов – 1800 долл., экспортных – 1300 долл.), в то время как на ж/д транспорте – 128 долл., на морском транспорте – 180 долл.

Среднегодовой доход транспортной компании от оказания услуг по доставке грузов в международном сообщении (в расчете на 1 автопоезд) составил в 2015 году 80 000 евро, сумма налоговых платежей, уплачиваемых международными автоперевозчиками в расчете на 1 автопоезд в год, при общем режиме налогообложения превысила 250 тыс. руб.

Переходя к проблемам, с которыми сталкиваются российские транспортно-логистические компании во время автомобильных грузоперевозок, то их можно разделить на две основные группы: проблемы, связанные с международными перевозками, и проблемы внутренних автоперевозок грузов по территории Российской Федерации.

На международном рынке автомобильных перевозок Россия столкнулась с одной, но очень важной проблемой. В начале 2016 года было остановлено передвижение российских грузовиков по территории Польши, а, спустя несколько дней, и по территории Украины. В свете того, что почти 90% всех автомобильных грузоперевозок со странами Европейского Союза проходит через эти две страны, это сильно ударило по российским транспортно-логистическим компаниям [5]. Задержка грузов привела к тому, что многие компании понесли убытки в сотни тысяч рублей из-за того, что товары испортились в пути. И если с польскими соседями был найден компромисс, то с краиной, из-за сложных политических отношений, риск разрыва отношений в сфере транспорта остается высоким [1]. По оценкам экспертов, количество транзитных автомобильных грузоперевозок может снизиться на 37% [6].

На внутреннем рынке автомобильных грузоперевозок можно выделить две основных проблемы. Первая из них – система взимания платы «Платон». Согласно информации на официальном сайте проекта, «система взимания платы «Платон» создается в целях обеспечения порядка взимания платы с автомобилей более 12 тонн в счет возмещения вреда, который они наносят дорожному покрытию. Полученные средства поступят в Федеральный бюджет РФ и будут направлены на обеспечение поддержания автомобильных дорог, финансирование строительно-ремонтных работ и улучшение дорожно-транспортной инфраструктуры. Реализация проекта позволит обеспечить достижение целевых параметров программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)» (подпрограмма – «Автомобильные дороги») при снижении нагрузки на государственный бюджет, а также добиться дополнительного улучшения транспортно-эксплуатационного состояния федеральных дорог».

Однако данная система имеет ряд минусов. Во-первых, «Платон» вводится как дополнение к основному транспортному налогу, а не как его замена, в связи с чем большинство мелких игроков уйдут с рынка грузоперевозок в силу нерентабельности их бизнеса. Кроме того, внедрение системы взимания платы без предварительного тестирования привело к возникновению непредвиденных ошибок, что вызвало панику среди российских поставщиков транспортно-логистических услуг. Так, например, группа компаний Danone в России в феврале 2016 года заявила об увеличении затрат на транспортировку грузов на 100% в связи с введением системы «Платон» [6].

Второй проблемой является повышение цен на бензин. В текущей экономической ситуации падение стоимости барреля нефти и повышение курса доллара приводит к тому, что стоимость на топливо на отечественных заправочных станциях повышается. Это ложится дополнительной нагрузкой на плечи российских автомобильных грузоперевозчиков, снижая прибыль от грузоперевозок. Если говорить о рентабельности грузового автомобильного бизнеса, то ситуация выглядит следующим образом.

Еще одной проблемой является износ основных фондов предприятия, а именно парка автомобилей. Так, на рынке транспортно-логистических услуг 73% автомобилей имеют срок старше 5 лет, но только 47% всего автопарка Российской Федерации было полностью амортизировано [5]. При этом, успешно стартовавшая компания по лизингу грузовых автомобилей в кризисные годы застопорилась из-за того, что у многих предприятий не хватало средств на приобретение автомобилей в лизинг, а стоимость транспортных средств была высокой.

Однако, несмотря на все проблемы, у российских транспортно-логистических компаний в эти кризисные годы есть возможность укрепиться и выиграть за счет ослабления конкурентов. Так, например, благодаря вводу «Платона» с рынка уйдут мелкие неконкурентоспособные компании, тем самым доля крупных перевозчиков на рынке увеличится. Возможно, это не слишком хорошо для экономики, однако риск срыва поставок в целом снизится.

Кроме этого, проблемная ситуация с Польшей позволит вытеснить иностранных перевозчиков с российского рынка. В прошлом году на российский рынок пришло много иностранных грузоперевозчиков, большинство из которых были поляки. Теперь же наши государства договорились о выдаче временных разрешений на перевозку в равных количествах для обеих стран (по 20 000 штук). Это приведет не только к тому, что доля грузовых перевозок, совершаемых внутри нашей страны российскими транспортно-логистическими компаниями увеличится, но также обеспечит стабильные транзитные перевозки через территорию Польши с минимальным риском.

Таким образом, ситуация, сложившаяся на настоящий момент на рынке автомобильных грузоперевозок Российской Федерации, позволяет по-иному взглянуть на систему транспортно-логистических услуг. Постоянно изменяющееся экономическое окружение предоставляет уникальную возможность усовершенствовать рынок грузовых автоперевозок, найти пути решения давних проблем, а также укрепить позиции российских

перевозчиков на международной арене.

В целом можно сказать, что в настоящее время конкурентоспособность российских автоперевозчиков находится на недостаточном уровне, что негативно сказывается на показателях производственно-хозяйственной деятельности российских автоперевозчиков [4]. Разработка проблем, связанных с повышением конкурентоспособности российских автомобильных перевозчиков международных грузов остается актуальной, а их решение, требующее выявления и анализа конкурентных преимуществ российских перевозчиков, определения условий, необходимых для реализации, развития и упрочения этих преимуществ, в большинстве случаев возможно на уровне Правительства РФ, Государственной Думы, Совета Федерации и региональных властей.

Список литературы:

1. Хмельницкий А.Д. Проблемы функционирования автотранспортного бизнеса: эволюция преобразований и стратегические ориентиры развития: монография / А.Д. Хмельницкий. – М.: РИОР: Инфра-М, 2015. – 224 с..
2. Матюшкина И.А. Проблемы и перспективы развития рынка транспортных услуг в современных условиях / И.А. Матюшкина, С.А. Ситник // Экономика и предпринимательство. - 2017. - № 2-2 (79-2). - С. 467-471.
3. Россия 2015: Статистический справочник / Росстат [Текст]. – М., 2015. – 693 с.
4. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. (Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. №1734-р). [Электронный ресурс] / Режим доступа: [http:// www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)
5. Матюшкина И.А. Программно-целевой подход в управлении устойчивым развитием сельских территорий / И.А. Матюшкина, О.М. Михалева, С.В. Герасименкова // Вестник Брянского государственного университета. - 2013. - № 3. - С. 75-78.
6. Буякова И.А. Рынок труда на селе: проблемы формирования и регулирования (на материалах Брянской области) [Текст] / И.А. Буякова // диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Всероссийский научно-исследовательский институт экономики сельского хозяйства Российской академии сельскохозяйственных наук. Москва, 2008. – 167 с.

Сведения об авторах

Матюшкина Ирина Алексеевна – кандидат экономических наук, доцент Брянского государственного университета имени академика И.Г. Петровского, тел. 8-905-102-86-75, e-mail: vuyakova@yandex.ru

Вернигор Алина Александровна - магистр 2 курса заочной формы обучения направления подготовки 38.04.01 Экономика Брянского государственного университета имени академика И.Г.Петровского, тел. 8-920-862-77-99, e-mail: vernigor.alinka@yandex.ru

UDK 339.13

ANALYSIS OF THE MARKET OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT OF GOODS

I.A. Matyushkina, A.A. Vernigor

Bryansk State University named after academician I. G. Petrovsky

The article presents the peculiarities of the functioning and regulation of international road transport of goods in Russia, the analysis of automotive services, including commercial trucking, studied state regulation of the Russian transport industry.

Keywords: international road transport market of goods, services, international cargo transportation, the volume of the market of international road transport of goods.

References

1. Hmel'nitskiy A.D. Problemy funktsionirovaniya avtotransportnogo biznesa: evolyutsiya preobrazovaniy i strategicheskie orientiry razvitiya: monografiya / A.D. Hmel'nitskiy. – M.: RIOR: Infra-M, 2015. – 224 s..
2. Matyushkina I.A. Problemy i perspektivy razvitiya ryinka transportnykh uslug v sovremennykh usloviyakh / I.A. Matyushkina, S.A. Sitnik // *Ekonomika i predprinimatelstvo*. - 2017. – № 2-2 (79-2). - S. 467-471.
3. Rossiya 2015: Statisticheskiy spravochnik / Rosstat [Tekst]. – M., 2015. – 693 s.
4. 4.Transportnaya strategiya Rossiyskoy Federatsii na period do 2030 g. (Utverzhdena rasporyazheniem Pravitelstva Rossiyskoy Federatsii ot 22 noyabrya 2008 g. № 1734-r). [Elektronnyy resurs] / Rezhim dostupa: [http:// www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)
5. Matyushkina I.A. Programmno-tselevoy podhod v upravlenii ustoychivym razvitiem selskikh territoriy / I.A. Matyushkina, O.M. Mihaleva, S.V. Gerasimenkova // *Vestnik Bryanskogo gosudarstvennogo universiteta*. - 2013. –№ 3. - S. 75-78.
6. Buyakova I.A. Ryinok truda na sele: problemy formirovaniya i regulirovaniya (na materialakh Bryanskoy oblasti) [Tekst] / I.A. Buyakova // dissertatsiya na soiskanie uchenoy stepeni kandidata ekonomicheskikh nauk / Vserossiyskiy nauchno-issledovatel'skiy institut ekonomiki selskogo hozyaystva Rossiyskoy akademii selskohozyaystvennykh nauk. Moskva, 2008. – 167 s.

Author`s information

Matyushkina I.A. - Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Bryansk State University named after academician I.G. Petrovsky, tel.: 8-905-102-86-75, e-mail: vuyakova@yandex.ru

Vernigor A.A. - the 2nd year graduate student, training program 38.04.01 Economics profile Economics and Regional Management at Bryansk State University named after academician I.G. Petrovsky, tel. 8-920-862-77-99, e-mail: vernigor.alinka@yandex.ru