



# Современное состояние и проблемы развития российского рынка международных автомобильных перевозок

*К.В. Холопов*

## **1. Роль автомобильного транспорта в экономике России**

Транспортные системы любого государства мира играют заметную роль в экономике и продвижении национального бизнеса на мировые рынки товаров и услуг. Инфраструктурные, ценовые и логистические составляющие систем международной доставки товаров являются определяющими во внешнеэкономической деятельности стран и регионов.

На протяжении уже почти ста лет автомобильный транспорт ассоциируется с доступностью и удобствами для пассажиров и грузовладельцев. Ни один другой вид транспорта не может в полной мере реализовать основной принцип доставки «от двери – до двери». При этом автотранспорт имеет возможность эффективно взаимодействовать с другими магистральными видами транспорта.

В настоящее время, по данным МВД России, парк автотранспортных средств насчитывает в нашей стране более 39 млн единиц, из которых 5,3 млн (14%) – грузовые автомобили.<sup>1</sup> Для сравнения – общий парк железнодорожных вагонов на сети железных дорог России равен 980 тыс. единиц. Поэтому автомобильный транспорт успешно и эффективно конкурирует с железнодорожным транспортом там, где существуют приличные дороги – в европейской части страны на расстояниях до 1 000 км. Однако около половины парка грузовых автомобилей имеет возраст 13 и более лет.

Оценивать степень участия каждого вида транспорта в экономике страны можно по объемам перевозок грузов. Сравнительные данные

по перевозкам грузов различными видами транспорта во внутренних сообщениях за 2008 и 2009 годы приведены в таблице 1.

Если не анализировать понятное кризисное уменьшение объемов в 2009 году, то основным выводом следует признать доминирующую роль автомобильного транспорта в обеспечении внутренних хозяйственных связей в нашей стране. За счет перевозок небольших партий грузов в междугороднем и пригородном сообщениях автомобильный транспорт превзошел даже кажущийся основным железнодорожный транспорт.

## **2. Специфика рынка международных автомобильных перевозок**

Формально международный автомобильный транспорт страны является частью целостной автотранспортной системы России. Однако он во многом функционирует по своим специфическим законам и правилам. Ведь российский сегмент рынка международных автомобильных перевозок является неотъемлемой частью континентальных рынков и, главным образом, европейского рынка.

Во-первых, международная перевозка уже регламентируется и регулируется не только, и не столько национальными нормами и правилами, а международными договорами и обязательствами. Российская Федерация присоединилась более чем к 20 международным договорам в этой сфере, которые автоматически стали частью российского законодательства. При этом в отношении международных перевозок они превалируют над нормами отечественного права.



Таблица 1

**Перевозки грузов по видам транспорта (млн тонн)**

	2008 год	2009 год
Автомобильный	6893,1	5240,5
Железнодорожный	3556,1	3021,7
Внутренний водный	150,8	96,9
Морской	35,2	37,3
Воздушный	0,8	0,7

**Примечание к таблице:**

<sup>1</sup>Имеется в виду работа железнодорожного транспорта общего пользования (без промышленного транспорта).

**Источник:** www.mintrans.ru

Во-вторых, в европейских странах и, особенно, в Евросоюзе ужесточены экологические требования к автотранспортным средствам. Если в России считается перспективой использование автомобилей ЕВРО-2, то в Европе к 2012 году надо будет исполнять сертификационные требования ЕВРО-5. Иные автотранспортные средства не будут допущены на территорию стран Евросоюза. Если в ближайшее время российские предприятия не смогут обновить имеющийся парк на транспортные средства, соответствующие хотя бы нормам Евро-3 и Евро-4, то для них может оказаться доступным только рынок стран СНГ. И так как отечественный автопром не поспевает за международными требованиями, российские международные автомобильные перевозчики и в будущем будут пользоваться для движения в Европу готовыми передовыми достижениями зарубежных автомобильных концернов.

В третьих, следует учитывать и следовать ценовым тенденциям международного рынка. Если для внутренних перевозок существуют значительные различия в принципах ценообразования и уровне тарифов (покилометровая ставка, часовая ставка, учет обратного пробега и др.), то на международных маршрутах рыночные принципы тарификации одинаковы для всех участников – и российских перевозчиков, и зарубежных. Не признавать, и не следовать этому невозможно. Ведь речь идет о

рынке монополистической конкуренции, когда основой тарифа является равновесная цена спроса и предложения на международные перевозочные услуги.

Кроме того, на национальном рынке многочисленных автомобильных перевозчики достаточно мелки и разрознены. Каждый пытается выжить самостоятельно, не позволяя себе дополнительные затраты в виде услуг транспортных посредников. На международном рынке логистика стала неотъемлемой частью организации и технологии перевозок. Поиск клиентов в различных странах обратной загрузки и урегулирование проблем с государственными и фискальными органами за границей поручено международным экспедиторам и транспортным (логистическим) агентам. Они должны оперативно менять дислокацию автотранспортных средств для осуществления загрузки в обратном (импортном) направлении. Это становится одним из требований работы на европейском рынке.

Законы конкурентного рынка говорят о том, что его участники должны быть поставлены в изначально равные условия, и что работать все субъекты рынка должны по единым правилам. Поэтому российские международные автомобильные перевозчики работают в условиях жесткой конкуренции с перевозчиками других стран. Общая ёмкость транспортного рынка международных автомобильных перевозок,



ориентированных на Россию, составляют 5,2 млрд долларов США, но на долю российских перевозчиков приходится лишь около одной трети.

### **3. Характеристика российского рынка международных автомобильных перевозок**

Современный этап развития международных автомобильных перевозок сопровождается усилением конкуренции, как между российскими предприятиями, так и со стороны иностранных перевозчиков. Лидирующее положение на европейском рынке перевозчиков стран Центральной и Восточной Европы. Важнейшими показателями конкурентоспособности международных автомобильных перевозчиков являются количество, качество автотранспортных средств, а также эффективность их предоставления и использования.

Международные автомобильные перевозки реализуются по разрешительной системе. В начале каждого календарного года страны обмениваются паритетным количеством разовых разрешений, о котором сумели договориться в результате переговорного процесса. Каждое разовое разрешение на въезд в страну с грузом позволяет взять обратный груз.

Существуют также многосторонние разрешения на международные автомобильные перевозки в рамках Европейской конференции министров транспорта<sup>2</sup> (ЕКМТ). Такие разрешения действительны в рамках обозначенного в них периода времени и дают право осуществлять неограниченное число поездок между странами-участницами ЕКМТ<sup>3</sup>, а также транзитом через их территорию. К сожалению, в настоящее время немногим более 150 российских предприятий используют данные многосторонние разрешения, что составляет около 5 процентов предприятий, работающих на рынке международных автомобильных перевозок. Столь незначительное количество предприятий, работающих на рынке третьих стран, отражает в целом уровень конкурентоспособности российских перевозчиков.

Международный автомобильный транспорт – один из наиболее динамично развивающихся секторов российской экономики. До финансово-экономического кризиса объемы перевозок внешнеторговых грузов неуклонно росли, однако 2009 год стал непростым испытанием для отрасли – снижение потребительского спроса, спад производства и внешней торговли привел к резкому уменьшению грузопотоков и снижению фрахтовых ставок до 30%. Уровень международного автомобильного тарифа опустился до уровня 2005 года – примерно 1 евро за 1 км пути для 20-и тонного автомобиля. Сейчас ставки постепенно возвращаются к уровню докризисного периода начала 2008 года – примерно 1,3-1,4 евро за км.

В международном автомобильном сообщении перевозятся особые категории грузов. Здесь практически нет сырьевых товаров и мало полуфабрикатов. В основном перевозятся так называемые высокотарифные грузы. По данным Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) – основной объединяющей российских международных автомобильных перевозчиков организации – кризис ударил по перевозкам импортных грузов высокой степени переработки. Это машины и оборудование, комплектующие, лекарственные средства, одежда, обувь, питание и пр. Объем перевозок грузов автомобильным транспортом между Россией и зарубежными странами снизился на 6,7 млн т и составил 29,1 млн т, что ниже показателя 2008 года на 18,6% (см. рисунок 1) и примерно соответствует объемам 2004 года.

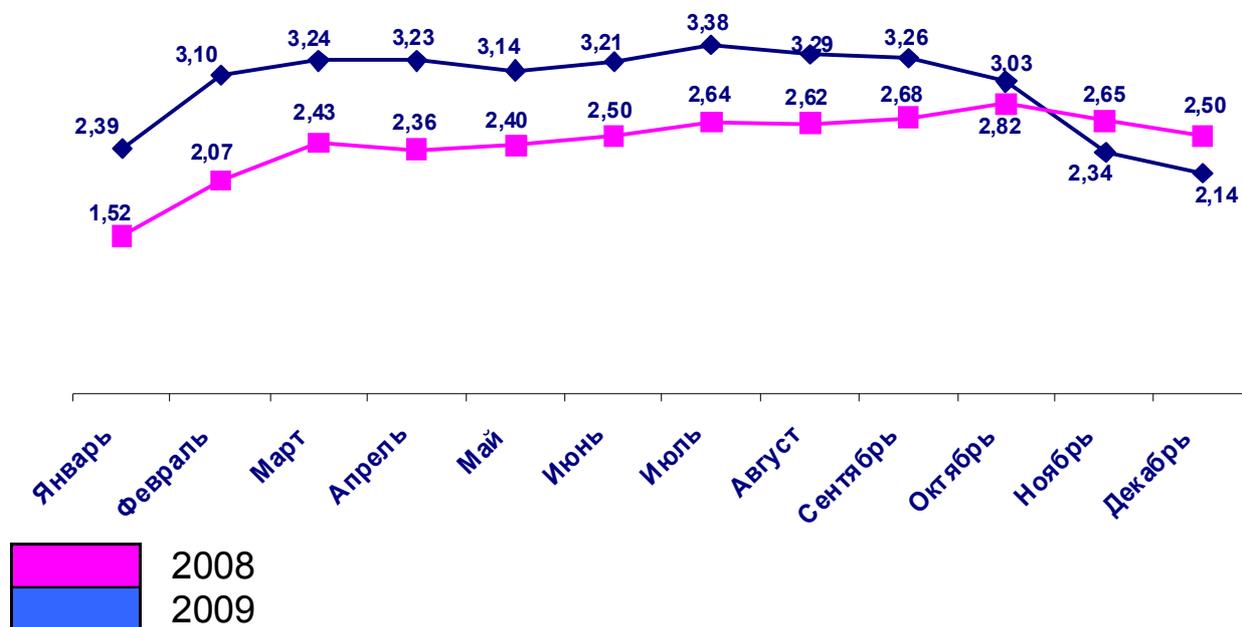
В целом, характеристика международного российского автомобильного транспорта отражена в таблице 2.

В отношении первых двух строк таблицы 2 следует отметить, что членами АСМАП является примерно 65% всех отечественных международных автомобильных перевозчиков. Они, однако, обеспечивают около 87% объема всех российских автомобильных сообщений с зарубежными странами.



Рисунок 1

Объемы перевозок грузов автомобильным транспортом между Россией и зарубежными странами по месяцам (млн тонн)



Источник: www.asmap.ru

Таблица 2

Российский международный автомобильный транспорт в 2010 году

Количество подвижного состава действительных членов АСМАП	32 915*
Количество действительных членов АСМАП	2 093*
Количество рабочих мест в сфере международных автомобильных перевозок	155 000
Отчисления в бюджетную систему России в год, млрд руб.	8,0
Объем перевозок в 2008 году, млн тонн	30,8
Стоимость перевозимых грузов в год, млрд долл. США	150
Доля автомобильного транспорта в обеспечении внешнеторгового оборота России, %	25**
Суммарный годовой доход международных автоперевозчиков РФ, млрд долл. США	3,2

Примечание к таблице:

\* по данным на 15.05.2010 \*\* без учета трубопроводного транспорта

Источник: www.asmap.ru

В кризисный период изменилась численность парка автотранспортных средств, задействованных на международных маршрутах. Парк транспортных средств перевозчиков уменьшился на 3 тыс. единиц, или на 10%, около 1 тыс. лизинговых автомобилей было возвращено лизингодателям, тогда как в благо-

приятных условиях 2007-2008 гг. было приобретено порядка 10 тыс. а/м, и парк обновился на треть. Существенно ухудшилось финансовое состояние многих компаний, часть перевозчиков вынуждены были прекратить свою деятельность. Наблюдавшийся ранее неуклонный рост объемов перевозок был несколько приос-



тановлен во втором полугодии 2008 года и 2009-й год был закончен с падением объемов на 2,7%. Тем не менее в целом отрасль выстояла. В настоящее время наблюдается определенная стабилизация грузопотоков. По данным таможенной статистики, в I квартале 2010 года импорт товаров из стран дальнего зарубежья по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличился на 16,5%.<sup>4</sup>

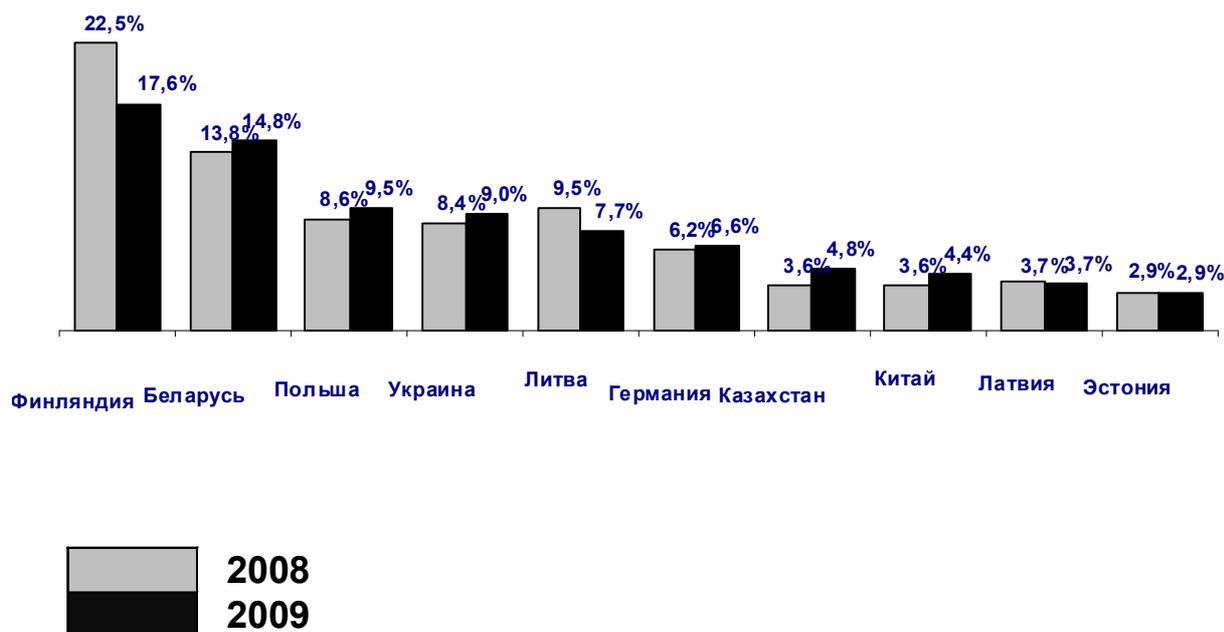
Скорость товародвижения становится генеральным индикатором конкурентоспособности автотранспортных систем. По этому показателю Россия существенно отстает от зарубежных стран. Так, среднесуточная скорость доставки машинных отправок грузов при выполнении международных перевозок в России

составляет 360 км, а в США – 1200-1400 км. Среднесуточная скорость доставки мелкопартиционных отправок соответственно ниже в четыре-пять раз. Причинами большой разницы скорости доставки является отсутствие прогрессивных технологий доставки, простои на пограничных переходах, низкий уровень транспортно-логистической инфраструктуры.

Объемы международных грузовых перевозок в Европе и в России характеризуются устойчивым спросом. На сегодняшний день автомобильный транспорт России обеспечивает 26 процентов внешнеторгового оборота страны. Распределение рынка международных автомобильных перевозок грузов по основным грузовым направлениям можно увидеть на рисунке 2.

Рисунок 2

### Распределение рынка международных автомобильных перевозок грузов России по основным направлениям



Источник: [www.asmap.ru](http://www.asmap.ru)

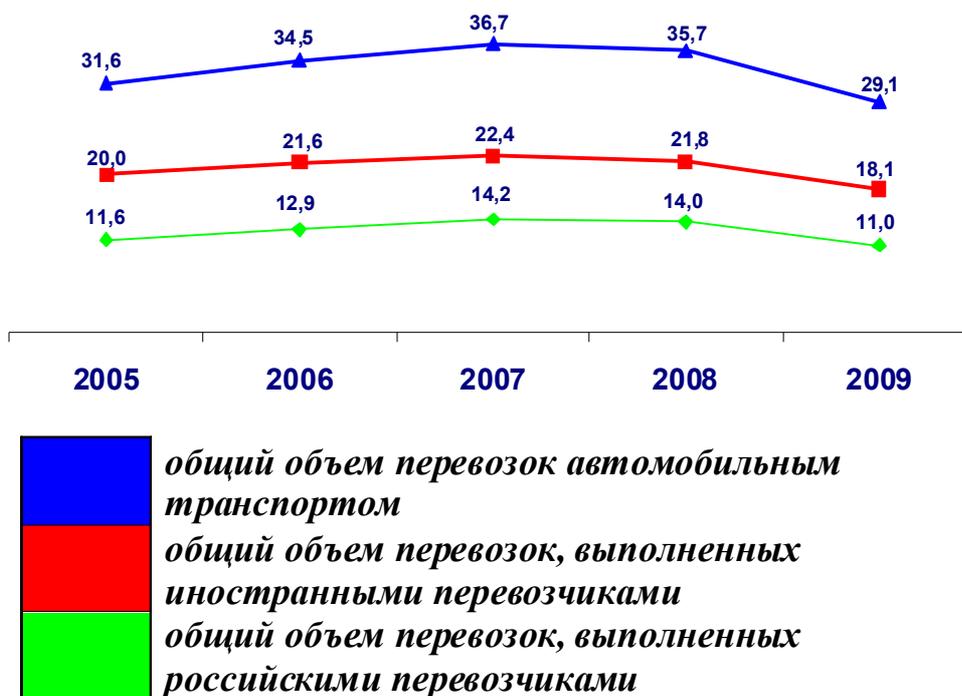


Следует отметить, что отечественные автотранспортные перевозчики в международных сообщениях работают в условиях жёсткой конкуренции с иностранными перевозчиками. По

статистическим данным из общего объёма перевозок внешнеторговых грузов лишь 42% приходится на долю российских компаний (см. рисунок 3).

Рисунок 3

**Распределение объёмов перевозок грузов автомобильным транспортом между российскими и зарубежными перевозчиками (млн тонн)**



Источник: [www.asmap.ru](http://www.asmap.ru)

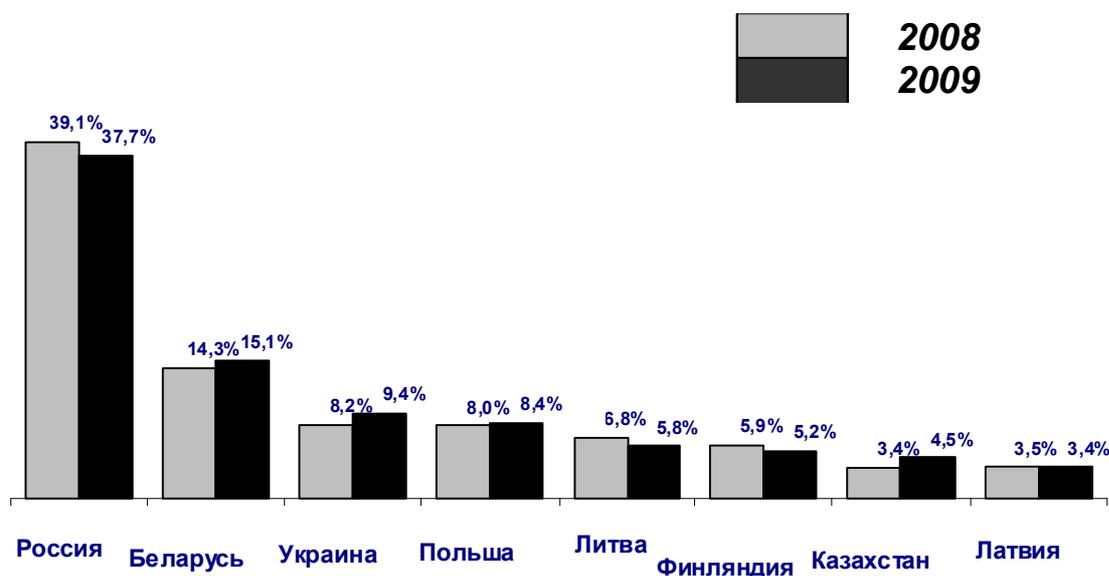
Примечательно, что основными нашими конкурентами являются перевозчики Белоруссии, Украины, Литвы, Польши (рис. 4). Правительство этих стран уделяет значительное внимание развитию международных перевозок, сокращая налоговые нагрузки, уменьшая процентные ставки по кредитам банка. Для многих стран Центральной и Восточной Европы международные автомобильные перевозки стали приоритетным направлением деятельности, в ходе которой качественно изменилась структура парка автотранспортных средств, за счёт увеличения в нём доли автотранспортных средств, соответствующих требованиям ЕВРО-3 и ЕВРО-4.

Важнейшей причиной невысокой конкурентной способности российских перевозчиков яв-

ляется низкий уровень соответствия парка подвижного состава российских перевозчиков требованиям стандартов ЕВРО. В настоящее время лишь 28,8 % парка российских перевозчиков соответствуют требованиям ЕВРО-3, что значительно меньше, чем у иностранных конкурентов. Следует отметить также неудовлетворительную структуру парка подвижного состава по возрасту. Средний возраст парка подвижного состава составляет 6-7 лет. Все эти факторы сказываются на структуре эксплуатации при выполнении международных автомобильных перевозок. Наибольший процент из общей структуры затрат на МАП у российских перевозчиков приходится на затраты на топливо (35,7%). В то же время у перевозчиков стран Европейского союза эта величина составляет лишь 20%.



Перевозчики разных стран на рынке международных автомобильных перевозок России.



Источник: [www.asmap.ru](http://www.asmap.ru)

Следует отметить, что у европейских перевозчиков из общей структуры эксплуатационных расходов на заработную плату приходится в 2 раза больше затрат, чем у российских операторов перевозок. Этот факт говорит о развитой системе стимулирования водителей по повышению эффективности работы подвижного состава на международных перевозках.

#### 4. Проблемы российского рынка международных автомобильных перевозок и пути их решения.

Проблемы российского рынка международных автомобильных перевозок не замыкаются только границами отрасли. Кроме Минтранса России и АСМАП в их решении проявил интерес такой влиятельный координационный орган российского бизнеса как Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП). РСПП инициировал заседание Комиссии по транспорту<sup>5</sup> с участием ведущих представителей государства и бизнеса. Заседание состоялось 24 мая с.г.

Рынок международных автомобильных перевозок сегодня нуждается в эффективном регулировании. К сожалению, современные

приверженцы либеральной экономики являются сторонниками того, что рынок сам регулирует все проблемы, и вмешательства государства и его институтов не потребуются. Нагрянувший кризис показал несостоятельность такого подхода, в чем были вынуждены согласиться его апологеты. Любой рынок независимо от степени его монополизации требует эффективных мер регулирования.

Рынок монополистической конкуренции в лице рынка международных автомобильных перевозок грузов не является исключением. Целью регулирования рынка должно стать положение, когда отечественные перевозчики будут изначально находиться в положении, не худшем, чем их иностранные конкуренты. Пока это не так.

К проблемам отраслевого характера следует отнести вопросы использования российскими международными перевозчиками западных автотранспортных средств, приобретенных по лизингу. Именной такой подвижной состав свободно перемещается по Европе. В целях поддержки отечественного автотранспортного бизнеса 11 марта 2003 года Правительством Российской Федерации было принято постановление №147<sup>6</sup>, которое позволяло ввозить на



таможенную территорию России автотранспортные средства в режиме временного ввоза с полным условным освобождением от таможенных пошлин на период до 10 лет.

Данная мера сыграла свою положительную роль. За 7 лет в отрасль было привлечено почти 3 млрд долл. США иностранных инвестиций и было приобретено более 16 тыс. современных автопоездов, отвечающих всем международным техническим и экологическим требованиям. Это заметно повысило уровень нашей конкурентоспособности, что сказалось на увеличении доли рынка под российским контролем.

Однако пришло время выводить автомобили из лизинга в режим свободного обращения. И тут возникла проблема. На основании пункта 2 статьи 214 Таможенного кодекса РФ при завершении таможенного режима временного ввоза выпуском товаров для свободного обращения декларант вправе указать на уменьшение стоимости товаров, произошедшие вследствие их естественного износа при нормальных условиях эксплуатации. Однако Минфин России стал придерживаться иной точки зрения и Письмом от 15.02.2007 № 03-10-07/12 «О таможенной стоимости товаров, помещенных под таможенный режим временного ввоза, при завершении его выпуском товаров для свободного обращения» наложило запрет на применение таможенной службой вышеназванного закона. Требования отмены противозаконного письма выдвигали Минюст России, Минтранс России, Комитет по транспорту Госдумы РФ, АСМАП. Однако этого пока не произошло, а региональные таможенные органы следуют предписаниям не закона, а Минфина России. Надо надеяться на то, что введение с 6 июля 2010 года нового Таможенного кодекса стран-участниц Таможенного союза прекратит эту порочную практику.

Большой вред наносит существующая система взимания дорожных налогов и сборов. Причем, она относится только к российским участникам рынка, и не затрагивает иностранных перевозчиков. По инициативе Минтранса России Госдума РФ разрешила региональным властям взимать с перевозчиков дополнительные дорожные сборы с автопоездов весом более 12 тонн. К сожалению, региональные власти уже воспользовались этим правом с учетом того, что вес автомобиля с грузом для международных сообщений почти всегда превышает 12 тонн. Это заметно снизило конкурентоспособность отечественных перевозчиков.

Не решены проблемы страхования автогражданской ответственности на международных участках маршрутов. С 1 января 2009 года Россия стала участницей международной системы страхования автогражданской ответственности «Зеленая карта». Было образовано российское бюро системы «Зеленая карта».<sup>7</sup> Участниками российского бюро являются 11 страховых компаний, входящих в Российский союз автостраховщиков: ОАО «Альфа Страхование», ОАО «Военно-страховая компания», ЗАО СК «Двадцать первый век», ОАО «ЖАСО», ЗАО «Международная страховая компания «АЙНИ»», ОСАО «РЕСО-Гарантия», ООО «Росгосстрах», ОАО СК «РОСНО», ООО «Страховая компания «Согласие»», ЗАО «Страховая группа «Спасские ворота»», ЗАО «ЭРГО Русь». Но вся проблема состоит в том, что стоимость страховых полисов, продаваемых теперь российскими страховыми компаниями, на треть выше, чем страховые полисы, продаваемые иностранными страховщиками. Налицо ценовой сговор в рамках нашего страхового пула. Этим должны заняться наши антимонопольные структуры.

Существует ряд проблем **общеекономического характера**, которое сдерживает поступательное развитие рынка. Речь, прежде всего, идет о лицензировании международных автомобильных перевозок, вернее, об его отсутствии в России. Политика отказа от лицензирования наносит громадный ущерб отрасли. Грузовладельцы доверяют перевозчиками товары на тысячи и десятки тысяч долларов США. Присутствие на рынке ничем не обеспеченных в финансовом отношении компаний приводит рынок в состояние хаоса. Компании типа «Рога и Копыта» дискредитируют репутацию добросовестных и ответственных перевозчиков. Следует заметить, что лицензирования нет ни на международном, ни на внутреннем рынке автомобильных перевозок. К этим процедурам надо обязательно вернуться.

Следует отметить очевидную проблему, связанную с квотированием рынка международных автомобильных перевозок. Как могло получиться, что на российском рынке российским компаниям принадлежит не более 40% объема? Если подходить формально, то нашим перевозчикам должно принадлежать как минимум его половина. Следовательно, нынешнее распределение квот разрешений дает больше возможности иностранным перевозчикам доступа на наш рынок, чем российским перевоз-



чиками доступа на рынки европейских государств. Поэтому количественные значения квот разрешения требуют пересмотра с большинством иностранных государств. Кроме того, известны случаи, когда в России не погашаются разовые разрешения иностранных перевозчиков, что дает им возможность использовать разрешение дважды. Пока неясна ситуация с параметрами автотранспортного рынка в рамках Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана.

Существует ещё ряд проблем, требующих решения в интересах отрасли. Это – и стоимость моторного топлива, которая в нефтедобывающей державе явно завышена, и условия кредитования перевозчиков, которые не могут выдержать кредиты по ставкам 18-20%, и убытки международных автомобильных перевозчиков на «новогодних каникулах», и др.

Поднятые вопросы и проблемы должны быть решены. Конкретные решения Комиссии по транспорту РСПП нацелены на это и носят адресный характер с указанием министерств и ведомств.

В противном случае присутствие иностранных компаний на российском рынке будет увеличиваться, а желаемый экспорт транспортных услуг будет подменяться импортом транспортных услуг, что негативно скажется на результатах внешнеэкономической деятельности многих решающих отраслей российской экономики, в том числе и транспортной.

### **Примечания:**

<sup>1</sup> [www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)

<sup>2</sup> Создана в 1953 году. Россия является её участницей с 1997 года.

<sup>3</sup> Странами-участницами ЕКМТ являются сейчас 44 страны, включая Российскую Федерацию.

<sup>4</sup> Ассоциация международных автомобильных автоперевозчиков ([http://www.asmap.ru/site\\_src.php3?id=iLPjnfL](http://www.asmap.ru/site_src.php3?id=iLPjnfL))

<sup>5</sup> Автор статьи является членом Комиссии РСПП по транспорту. Председатель Комиссии - В.И. Якунин.

<sup>6</sup> «О дополнительных мерах государственной поддержке российского автомобильного транспорта, предназначенного для международных автомобильных перевозок»

<sup>7</sup> Распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 марта 2008 года №337-р «О национальном страховом бюро «Зеленая карта»».

### **Библиография:**

1. Федеральный закон от 2 июля 1998 года №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».

2. Федеральный закон от 8 августа 2001 года №128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности».

3. Постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2003 года №147 «О дополнительных мерах государственной поддержки российского автомобильного транспорта, предназначенного для международных автомобильных перевозок»/

4. Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. – М.: Статут, 2010. – 702 с.

5. Плужников К.И., Чунтомова Ю.А. Транспортное экспедирование. – М.: ТРАНСЛИТ, 2006. – 528 с.

6. [www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)

7. [www.asmap.ru](http://www.asmap.ru)

8. [www.rscpp.pf.ru](http://www.rscpp.pf.ru)

