

Российский рынок международных автомобильных перевозок грузов: тенденции и перспективы

Предметом масштабного и комплексного научного исследования стала отрасль, оказывающая значительное влияние на результаты внешней торговли Российской Федерации и её экспорт транспортных услуг. Всестороннее изучение отечественного рынка международных автомобильных перевозок грузов позволило оценить перспективы и направления его дальнейшего развития. Результаты исследования обращены и ориентированы к целям формирования на большей части бывшего СССР единого экономического пространства при активном участии России.

Одним из существенных факторов развития экономики Российской Федерации является расширение и повышение эффективности внешней торговли. Одним из важных элементов системы внешнеэкономических связей является транспорт вообще, и автомобильный транспорт, в частности, претерпевший за более чем два десятилетия развития рыночной экономики в Российской Федерации значительные количественные и структурные изменения. Роль международного автомобильного транспорта в экономике страны и в ее внешнеэкономических связях существенно выросла, расширилась география перевозок и номенклатура доставляемых экспортно-импортных и транзитных грузов. Результаты последних лет показали, что и сегмент международных автомобильных перевозок Россия активно интегрируется в международную евразийскую транспортную систему. /1, с. 111/ Это касается и прямых международных автомобильных перевозок, и возможности развития международных автомобильных перевозок грузов в смешанных сообщениях. /2, с. 103/

Международные автомобильные перевозки стали одним из значимых и конкурентоспособных секторов российской экономики, в котором создаются сотни тысяч рабочих мест, и

*К.В. Холопов,
А.И. Забоев*

УДК 339.5 : 656
ББК 65.428 : 65.37
Х - 736



который обеспечивает значительный объем экспорта транспортных услуг и налоговых поступлений в бюджет Российской Федерации. Рост конкуренции на рынке международных автоперевозок способствовал повышению качества, безопасности и эффективности перевозок, а также повышению привлекательности автомобильного транспорта для обеспечения внешней торговли по сравнению с остальными видами отечественного транспорта. /3, с. 16/

Международные автомобильные перевозки грузов являются одним из наиболее динамичных и рыночно ориентированных секторов российской экономики, в котором функционирует 7,5 тыс. автотранспортных компаний, владеющих общим парком подвижного состава свыше 55 тыс. автомобилей и создающим 200 тыс. рабочих мест. Вклад сектора международных автомобильных перевозок в доходную часть бюджета Российской Федерации превышает 8 млрд руб. ежегодно.

Суммарная емкость российского рынка международных автоперевозок оценивается в 7 млрд долл. США, а ежегодная валютная выручка, приходящаяся на отечественных перевозчиков – более 3 млрд долл. США. В условиях глобализации международной экономики и международной торговли автомобильный транспорт становится незаменимым при осуществлении доставки внешнеторговых грузов высокой степени обработки без перегрузок в пути. За счет высокой интеграции в международные логистические цепочки поставок, автомобильный транспорт является наиболее привлекательным для малого и среднего бизнеса, заинтересованного в мелкопартионных отправлениях внешнеторговой продукции. Таким образом, международный автомобильный транспорт вносит свой существенный вклад в развитие внешнеэкономической деятельности в России.

Общий объем международных автомобильных перевозок российских грузов в 2012 году составил по данным АСМАП – Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (без учета Республики Беларусь и Республики Казахстан) 33,5 млн тонн, что на 34% больше, чем в 2005 году и на 14% больше, чем в 2008 году. Это свидетельствует о том, что за последние 5 лет основные тенденции развития российского рынка международных автомобильных перевозок грузов практически не претерпели значительных изменений. /4, с. 44/ По данным Ространснадзора общий объем международных автомобильных перевозок (с учетом Республики Беларусь и Республики Казахстан) в 2012 году оценивается в 40,9 млн тонн, что в 2,3 раза больше, чем в 2000 году, на 20% больше, чем в 2005 году и на 7% больше, чем в 2008 году.

Глобальный экономический кризис, особенно его острая фаза (2008-2009 годах), существенно повлиял на динамику внешнеторгового оборота и спроса на международные автомобильные перевозки. В 2009 году был достигнут локальный минимум, примерно соответствующий уровню 2004 года.

Международные автомобильные перевозки в Российской Федерации разбалансированы по направлениям – на ввоз импортных грузов в Россию в 2012 году при-

ходило около 72% общего объема, в то же время на вывоз экспортных грузов из России в зарубежные страны – лишь 28%, т.е. объем импортного грузопотока превышал объем экспортного грузопотока более чем в 2,5 раза. Это было вызвано, в первую очередь, структурой российской внешней торговли – значительным удельным весом высокотехнологичной продукции в импорте товаров и крайне низким ее уровнем в экспорте. При этом удельный вес экспортного направления в общем объеме международных автомобильных перевозок имеет устойчивую тенденцию к сокращению (с уровня 39,7% в 2000 году).

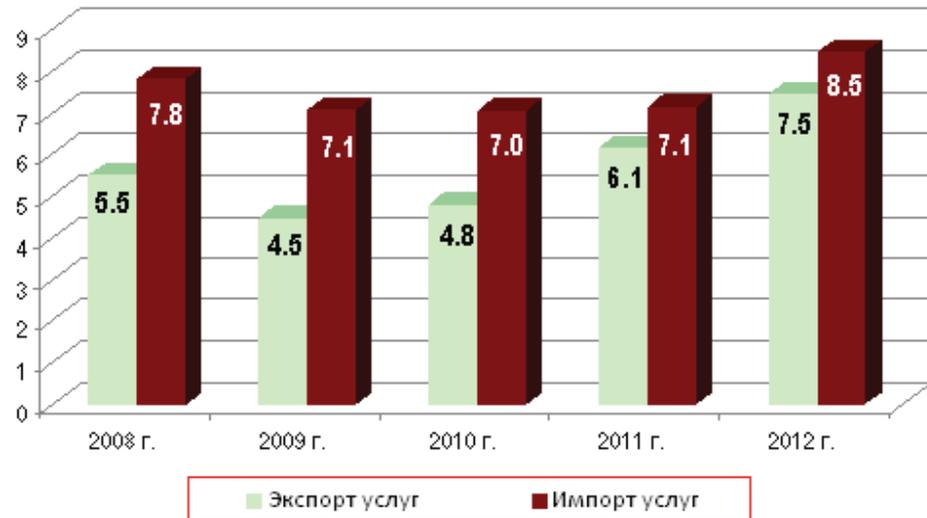
На долю автомобильного транспорта в 2012 году приходилось всего 1,2% от общего объема экспортных перевозок грузов, выполненных всеми видами транспорта (включая трубопроводный). Удельный вес автотранспорта в импортных перевозках, выполненных всеми видами транспорта в 2012 году, превышает 16,5% (без учета внутренних автомобильных перевозок импортных грузов из российских морских портов). В то же время удельный вес автомобильного транспорта по стоимости перевозимых внешнеторговых грузов существенно выше и оценивается в настоящее время в 25-27%, что сопоставимо с авиационным, морским и железнодорожным транспортом. /5, с. 13/

В 2012 году в структуре российского экспорта транспортных услуг, в части грузовых перевозок, на автомобильный транспорт приходилось примерно 7,5% от общего объема, что на 2% больше, чем в 2008 году (см. рисунок 1). В импорте транспортных услуг доля международных автомобильных грузовых перевозок составила в 2012 году 8,5% против 7,8% в 2008 году. Таким образом, международные автомобильные перевозки, согласно статистике Центрального Банка России, характеризуются отрицательным сальдо торговли услугами. Однако в данном показателе не учтен экспорт транспортных услуг от перевозок грузов российскими автотранспортными компаниями между пунктами в третьих странах с использованием многосторонних разрешений ЕКМТ – Европейской конференции министров транспорта.¹

¹ Европейская конференция министров транспорта (European Conference of Ministers of Transport) – межправительственная организация, основанная 17 октября 1953 года в Брюсселе. Участниками Конференции являются министры транспорта 43 стран Европы. Россия является участницей ЕКМТ с 1997 года. Конференция функционирует в целях создания эффективной транспортной системы в Европе, способствует развитию сотрудничества между ЕС и остальными европейскими государствами, исследует существующие тенденции и перспективы дальнейшего развития внутреннего транспорта на европейском континенте. Разрешения ЕКМТ – это многосторонние разрешения на международные автомобильные перевозки грузов в странах-участницах ЕКМТ. Разрешительная система ЕКМТ основана на предоставлении странам-участницам квот (определенного количества разрешений ЕКМТ), для выполнения перевозок между двумя и более странами ЕКМТ. Каждое разрешение ЕКМТ действительно на определенный период времени для неограниченного числа рейсов. Разрешения ЕКМТ выдаются либо сроком на год, либо сроком на 30 дней.



Рисунок 1
Удельный вес автомобильного транспорта в экспорте и импорте транспортных услуг (в части грузовых перевозок) в 2008-2012 гг., %%



Источник: Центральный банк Российской Федерации (Платежный баланс Российской Федерации за 2005 год - январь-сентябрь 2013 года. <http://www.cbr.ru/statistics/>)

Товарная структура международных автомобильных перевозок имеет существенные различия в экспортном и импортном направлениях. На долю основной позиции – лесных грузов в 2012 году приходилось чуть менее трети от общего объема экспортных автомобильных перевозок.

Еще одну треть от общего объема экспортных перевозок составляли продовольственные товары, продукты химической промышленности и каучук. В импортных перевозках, наоборот, преобладают продовольственные товары (более 31%), машины, оборудование и транспортные средства (16,8%), продукция химической промышленности, каучук (16,2%), текстильные изделия и обувь (13%).

В настоящее время на пространстве между Тихим и Атлантическими океанами международные автомобильные перевозки осуществляются более чем в 40 странах мира, в число которых входят государства ЕС и СНГ, а также Турция и Китай. На долю государств, участвующих в многосторонней системе ЕКМТ, в 2012 году приходилось около 72% от общего объема международных автомобильных перевозок Российской Федерации. При этом во ввозе грузов в Россию из зарубежных

государств удельный вес стран ЕКМТ был выше (около 80%), в вывозе грузов из России в зарубежные страны ниже – чуть более половины от общего объема.

Во ввозе импортных грузов из стран ЕКМТ две трети всего объема международных автоперевозок грузов приходится на 6 стран – Финляндию, Украину, Польшу, Литву, Германию и Эстонию. При этом в структуре импортных перевозок наиболее значительны грузопотоки между Финляндией и Россией (продукты питания, мебель, автомобили, бытовая техника, также транзитные грузы, вывозимые преимущественно из финских морских портов), а также Украиной и Россией (продукты питания, а также товары, завозимые через морские торговые порты Ильичевск и Одесса).

Характерной тенденцией последних лет стал небольшой рост удельного веса Украины, Польши и стран Балтии в географической структуре экспортно-импортных перевозок Российской Федерации при относительно небольшом снижении удельного веса Германии в доставке внешнеторговых грузов. Кроме того, продолжает укрепляться тенденция расширения логистических схем доставки товаров в Россию из стран Западной Европы с использованием промежуточных терминальных комплексов и перецепкой полуприцепа / перегрузкой груза. Основная сеть указанных логистических комплексов расположена в Латвии, Литве, Польше и Эстонии.

В 2005 году из основных грузообразующих стран (Франция, Германия, Бельгия и Нидерланды) в Россию поступило 3 млн т грузов, причем 87% – прямым автомобильным сообщением и только 13% – с перегрузкой/перецепкой в Польше, Латвии и Литве. Но уже в 2012 году общий объем поставок из указанных стран возрос до 5,2 млн т, однако лишь 54% объема товаров пришло в Россию прямым автомобильным сообщением, а 46% объема поступает с использованием двусторонних разрешений соответствующих стран после переоформления и промежуточного хранения на многочисленных терминальных комплексах соседних с Россией стран.

Это также стало одной из причин, по которой удельный вес перевозчиков стран Балтии и Польши на рынке перевозок с Россией стабильно растет все эти годы. При этом для перевозок в Россию используется стандартная схема перевозок с использованием соответствующих двусторонних разрешений, дефицита по которым у этих стран, в отличие от других стран Западной и Центральной Европы, не наблюдается.

Некоторое восстановление посткризисных объемов внешней торговли России с европейскими странами в 2010-2012 гг. привело к некоторому восстановлению и, даже, небольшому росту спроса в нашей стране на международные автомобильные перевозки. Однако экономическая стагнация в Еврозоне, начавшаяся в конце 2011 года и не завершившаяся до сих пор, а также остановка экономического роста в Российской Федерации по итогам 2013 года (по оценке МЭР на 7 февраля 2014 года прирост ВВП в 2013 году составил 1,3%, а прирост промышленного произ-



водства – 0,3%), создают значительные риски для секторального рынка международных автоперевозок между Россией и странами ЕС, и в целом, и российского сектора международных автомобильных сообщений, в частности. Указанная ситуация усугубляется целым рядом негативных факторов, таких как рост импортных цен на товары и услуги, что ведет к сжатию спроса и снижению экспортных цен.

С учетом того, что по данным Центра Стратегических разработок (ЦСР), российский экономический цикл коррелирует с циклом Еврозоны больше, чем с ценой на нефть, а также, основываясь на оперативных данных ФТС России по объемам и структуре внешней торговли за 2013 год, ожидается снижение объема международных грузовых автоперевозок, которое может составить в 2013 году по сравнению с 2012 годом – 0,5-1,5% по оптимистичному сценарию, и 2-5% – по пессимистичному сценарию. В частности, по предварительным данным ФТС России, снижение объемов ввоза импортных товаров в Россию в 2013 году по сравнению с 2012 годом может составить – по легковым автомобилям – до 17%, по мясной продукции – до 10%, по рыбе и морепродуктам – до 5% и т.д. Отрицательная динамика объемов международных автомобильных перевозок грузов для России может усилиться в 2014 году.

Перспективы развития рынка международных автомобильных перевозок грузов за пределами 2014 года будут во многом зависеть от состояния мировой экономики, а также внешней торговли Российской Федерации. В первую очередь, здесь индикаторами будет 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.

При определении перспектив развития российского рынка международных автомобильных перевозок грузов могут быть рассмотрены два основных сценарных варианта, основанных на Прогнозе долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года.

В соответствии с указанным прогнозом в 2015-2016 гг. можно ожидать постепенное восстановление объемов международных автоперевозок. По консервативному варианту рост может составить до 1%; по инновационному – до 3%. В случае если после 2016 года сохранится стабильность на мировых товарных рынках, можно прогнозировать некоторый рост международных автомобильных перевозок грузов между Россией и зарубежными странами. В результате объем перевозок грузов международным автомобильным транспортом в 2020 году может возрасти до 43,6 млн т и 47,1 млн т. Такие, в целом, не очень высокие прогнозируемые темпы роста объемов международных автомобильных перевозок грузов связаны, по мнению авторов, с сохранением (к сожалению) в обозримой перспективе традиционной роли России как поставщика первичных энергоресурсов и сырья низкой

степени переработки, что не позволяет поднять физические темпы роста отечественного экспорта выше 2,4% в год в 2016-2030 гг.

Однако здесь возможно появление факторов качественного роста российского рынка международных автотранспортных услуг. Одним из таковых, который окажет значительное влияние и на географическую структуру внешней торговли Российской Федерации, и на рынок перевозочных услуг, должно стать развитие Единого экономического пространства, а также создание на его основе Евразийского Экономического Союза после 2015 года.

Европейский союз сохранит ведущие позиции в географической структуре российского экспорта и импорта, а также в качестве источника притока инвестиций и бизнес-компетенций в различные отрасли российской экономики. Но удельный вес ЕС в российском обороте внешней торговли будет постепенно снижаться, и к 2030 году составит около 45%. Снизится доля ЕС и в структуре российского импорта. По оценкам, она составит примерно 33%.

Ряд факторов развития будет зависеть от наличия и качества регуляторных мер сектора международных автомобильных услуг. Речь идет об отечественных формах и методах такого регулирования рынка. Пока на сегодняшний день российский рынок международных автомобильных перевозок полностью открыт.

Развитие международных автомобильных перевозок в обозримой перспективе будет во многом зависеть от уровня конкуренции российских автотранспортных компаний с перевозчиками из зарубежных стран, модернизации автомобильного парка современной техникой высоких экологических классов ЕВРО-V и ЕВРО-VI, а также целого ряда других факторов.

БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Kholopov K.V., Golubchik A.M. Problems and Directions of Integration Russia into International Transport Systems. Russian Foreign Economic Journal. English Supplement. №1 (1), 2013. p. 109 - 116
2. Холопов К.В. Зарубежный опыт и направления развития международных контрейлерных перевозок в России. // «Российский внешнеэкономический вестник», 2011. №9, с. 101 - 109 (Hologov K.V. Zarubezhnyj opyt i napravlenija razvitija mezhdunarodnyh kontrejlernyh perevozok v Rossii. // «Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik», 2011. №9, s. 101 - 109)
3. Холопов К.В. Современное состояние и проблемы развития российского рынка международных автомобильных перевозок. //«Российский внешнеэкономический вестник», 2010. №9, с. 43 - 51 (Hologov K.V. Sovremennoe sostojanie i problemy razvitija rossijskogo rynka mezhdunarodnyh avtomobil'nyh perevozok. //«Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik», 2010. №9, s. 43 - 51)
4. Абсаметова А.М., Забоев А.И., Ташенов А.С. Развитие авиатранспортного потенциала ЕврАзЭС. Обзор Евразийского Банка Развития (ISBN 978-601-7151-22-5). Алматы: 2011 г.- 50 с. (Absametova A.M., Zaboev A.I., Tashenov A.S. Razvitie aviatransportnogo potenciala EvrAzJeS. Obzor Evrazijskogo Banka Razvitija (ISBN 978-601-7151-22-5). Almaty: 2011 g.- 50 s.)



5.. Доклад о результатах и основных направлениях деятельности Министерства транспорта Российской Федерации в 2012 году и на 2013–2015 годы. М.: Минтранс России, 2013 г., -151 с. (Doklad o rezul'tatah i osnovnyh napravlenijah dejatel'nosti Ministerstva transporta Rossijskoj Federacii v 2012 godu i na 2013–2015 gody. M.: Mintrans Rossii, 2013 g., -151 s.)

6. Международные автомобильные перевозки. Вопросы и ответы. Изд. 3-е перераб. и дополн. – М.: АСМАП, 2000. -104 с. (Mezhdunarodnye avtomobil'nye perevozki. Voprosy i otvety. Izd. 3-e pererab. i dopoln. – M.: ASMAP, 2000. -104 s.)

.....

Уралмашзавод отгрузил обжиговую машину для индийской компании Minera Steel & Power

Уралмашзавод отгрузил основное технологическое оборудование обжиговой машины МОК-108. Оно предназначено для новой строящейся фабрики окомкования для переработки гематитовых концентратов. Обжиговая машина рабочей площадью 108 м.кв. позволит получать 600 тыс. т в год окисленных окатышей, предназначенных для металлургии.

Это будет первая в Индии конвейерная машина столь малой производительности. (Обычно для таких объемов использовалась технология "решетка - трубчатая печь - кольцевой охладитель", которую предлагают китайские поставщики). Есть целый ряд преимуществ использования обжиговых машин конвейерного типа даже для такой малой производительности. Это и меньшие удельные расходы энергоносителей, и простота в обслуживании. Кроме того, более развитая система управления, которой обладает конвейерная машина, позволит гибко регулировать параметры процесса в зависимости от меняющихся сырьевых условий.

Тепловая схема машины предполагает использование шести технологических вентиляторов в отличие от пяти применяющихся в традиционных схемах, что позволяет снизить удельный расход электроэнергии и уменьшить количество мелочи в годных окатышах.

Согласно требованию заказчика обжиговая машина имеет запас производительности, составляющий одну треть от номинальной. Причем при работе на максимальной производительности не происходит снижения качества готовой продукции и увеличения ее себестоимости.

На обжиговой машине будут впервые применены горелки, которые предназначены для одновременной работы на двух видах топлива. Дорогой мазут будет использоваться в качестве резервного, а угольный газ, который сам по себе является очень дешевым энергоносителем, – в качестве основного. В мире нет аналогов использования угольного газа в производстве окатышей.

Сегодня на промплощадке в Индии (г. Беллари) завершена большая часть строительных работ, ведется монтаж вспомогательного оборудования. Поставка оборудования Уралмашзавода в контрактные сроки позволит начать пуско-наладочные работы в июне 2014 г., а уже сентябре планируется выход фабрики на проектные показатели.

.....