

УДК 65.011.12

К.А. Неретин

ФАКТОРЫ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РОССИЙСКИХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ

На международных маршрутах сегодня работает свыше 3000 российских предприятий, а в целом в сфере международных автомобильных перевозок (МАП) России задействовано около 150 тыс. человек. Наибольшие провозные мощности - более 24 тыс. автопоездов, сосредоточены у 1540 действительных членов Ассоциации международных автомобильных перевозчиков. Между тем почти половина всех транспортных средств, эксплуатируемых членами АСМАП, имеет возраст от 8 до 15 лет. Старение подвижного состава приводит к падению рентабельности перевозок, отсутствию гарантий безопасности и качества обслуживания, а в конечном счете - к снижению конкурентоспособности российских перевозчиков, падению их авторитета и потере клиентуры.

Динамика развития рынка МАП России

Общий объем перевозок грузов автомобильным транспортом между Россией и зарубежными странами за период с 1990 по 2006 гг. вырос в 13,5 раза. В частности, объем перевозок, выполненный российскими автотранспортными компаниями за этот период, увеличился в 17,6 раза, иностранными перевозчиками - в 11,6 раза. Тем не менее, доля иностранных компаний в выполнении общих объемов перевозок на протяжении последних пяти лет превы-

шала 60 % и только в последние два года наметилась тенденция по ее снижению.

В настоящее время российские перевозчики осуществляют транспортировку грузов более чем в 50 стран Европы и Азии. Наиболее значимыми для них по-прежнему являются направления: Россия-Финляндия (27 % от общего объема перевозок грузов в Российскую Федерацию и за ее пределы), Россия-Германия (9 %), Россия-Украина (9 %). На долю третьих стран приходится 17 % от общего объема международных автоперевозок, что по итогам прошлого

Подвижной состав (ПС), представляющий собой средство перемещения грузов, играет едва ли не главенствующую роль в обеспечении процесса перевозки. От того, насколько ПС будет соответствовать текущим параметрам всей транспортной системы применительно к отдельно взятой перевозке, и будет зависеть надежность цепи доставки в целом, а также рентабельность субъекта рынка, осуществляющего перевозку. Универсальных транспортных средств, эксплуатация которых будет технически возможной и экономически оправданной во всех случаях выполнения транспортной работы, просто не существует. Именно поэтому принято производить их дифференциацию применительно к отдельным

сегментам рынка автотранспортных услуг. В частности, если рассматривать

Таблица 1

**Объемы перевозок грузов автомобильным транспортом между Россией и зарубежными странами
(по данным таможенной статистики*) млн. т**

Наименование показателя	1990	1996	1998	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Общий объем перевозок автомобильным транспортом	2,2	16	19	17,2	18,4	21,9	25,4	27,5	29,7	32,1
Общий объем перевозок, выполненный иностранными перевозчиками	1,5	11,8	14,2	10,9	11,8	14	15,6	16,5	17,4	18,3
Общий объем перевозок, выполненный российскими перевозчиками	0,7	4,2	4,8	6,3	6,6	7,9	9,8	11	12,3	13,8

Источник: Данные АСМАП.

* Оценка.

Таблица 2

**Распределение подвижного состава действительных членов АСМАП по
маркам транспортных средств с учетом возрастной структуры
(по состоянию на 01.12.2006 г.)**

Марка ТС	Количество, ед.		Средний возраст, лет		Доля в общем количестве, %	
	2005 г.	2006 г.	2005 г.	2006 г.	2005 г.	2006 г.
Volvo	4487	5410	8,4	8,7	22	23
Scania	3881	4446	7,8	9,2	19	19
Mercedes-Benz	3552	3989	7,7	8,9	17	17
MAN	1971	2286	8,6	8,9	10	10
Iveco	1814	2242	6,0	7,0	9	9
DAF	1325	1891	8,3	7,6	7	8
Renault	1320	1854	7,3	7,5	7	8
МАЗ	549	530	8,0	7,8	3	2
КамАЗ	489	491	13,5	16,0	2	2
International	339	307	9,8	9,8	2	1
Прочие	527	576	10,6	11,0	3	2
Всего	20254	24022	8,0	9,3	-100	-100

Источник: Данные АСМАП.



Рис. 1. Структура рынка МАП России по направлениям, %

Источник: Данные АСМАП

(соответствии требованиям «Евро») и распределении по маркам.

За 12 месяцев 2006 г. парк российских автотранспортных фирм возрос на 3768 ед., или на 18,6% относительно аналогичного периода 2005 г., - до 24 022 ед. (для сравнения, в начале 1990-х гг. число машин, занятых на международных перевозках, составляло всего 1700 ед.)

Удельный вес ПС зарубежного производства на данный момент превышает 96 %. В структуре транспортных средств для международных перевозок доминируют шведские марки Volvo и Scania с долями соответственно 23 и 19 %. На третьем месте - Mercedes-Benz (17 %). Удельный вес других брендов в общей структуре подвижного состава не превышает 10 %.

Позиции отечественных марок в данном сегменте рынка достаточно низки и из года в год сокращаются: если в 2005 г. на долю марок «МАЗ» и «КамАЗ» приходилось 6,7 % от общего количества ПС, то к концу 2006 г. удельный вес этих брендов снизился до 4 %.

На данный момент около 50% всех седельных тягачей и грузовых автомобилей, эксплуатируемых членами АСМАП на международных маршрутах, имеет возраст от 8 до 15 лет (то есть они были выпущены в период с 1991 по 1998 гг.). Между тем расчеты, выполненные специалистами АСМАП, показали, что в российских условиях при среднегодовом пробеге 100 тыс. км наибольшая рентабельность предприятий международного автомобильного транспорта достигается при

отрасль международных автомобильных перевозок, то следует отметить некоторую универсальность седельных тягачей и подразделение прицепной техники на группы.

Доминирование в структуре прицепной техники именно тентовых полуприцепов и прицепов объяснимо - в данном случае имеется возможность перевозить практически все виды тарно-штучных грузов, которые в свою очередь составляют основу структуры грузопотоков «Россия-ЕС». В то же время, по сравнению с 2005 г., в прошлом году доля тентовой прицепной техники сократилась с 75 до 70 %, что свидетельствует об усилении конкуренции и постепенном росте уровня специализации парка перевозок.

Характеризуя парк седельных тягачей действительных членов АСМАП, следует заострить внимание на трех основных показателях: возрастной структуре, экологическом классе



Рис. 2. Распределение прицепной техники действительных членов АСМАП по типам кузовов, %

Источник: Данные АСМАП

эксплуатации ПС европейского производства, с момента выпуска которого прошло от 5 до 8 лет. При эксплуатации транспортных средств на международных маршрутах свыше 8 лет существенно возрастают затраты на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, увеличиваются простоя в ремонтной зоне. Среднегодовой пробег автотранспортных средств российских перевозчиков, осуществляющих МАП, в силу значительных простоев на автомобильных пунктах пропуска, визовых барьеров со стороны ряда стран ЕС (не имея визы, водитель не может осуществлять международную перевозку), неоптимальных дорожных условий и некачественного топлива на территории РФ (что является причиной частых отказов элементов подвески, топливной аппаратуры и снижает эксплуатационную скорость в целом), по России составляет примерно 80-100 тыс. км, в то время как в Европе - около 200 тыс. км.

Высокая доля эксплуатационных затрат в себестоимости транспортной работы на фоне низких фрахтовых ставок является одной из основных причин нехватки средств на обновление автопарка у отечественных перевозчиков. Например, удельный вес затрат на топливо у перевозчиков РФ выше, чем у иностранных. В то же время основные затраты в составе себестоимости транспортной работы (около 37 %) у европейских перевозчиков приходятся на оплату труда персонала.

Таким образом, европейских перевозчиков отличает высокая квалификация водителей (за счет конкурсного отбора и обучения), что на фоне общей финансовой устойчивости операторов рынка ЕС и эксплуатации ими новейшего ПС характеризует их с позиции клиентов как наиболее надежных.

Российские же перевозчики помимо того, что работают при среднем

тарифе 0,9 евро за 1 км пробега, несут затраты на топливо в пределах 35-40 % от общих. Напомним, что за последние 4 года стоимость дизельного топлива, реализуемого в России, воз-



Рис. 3. Структура затрат на выполнение рейса у перевозчиков РФ и ЕС, % (на примере кругорейса «Россия-Германия», 2006 г.)

Источник: Данные АСМАП

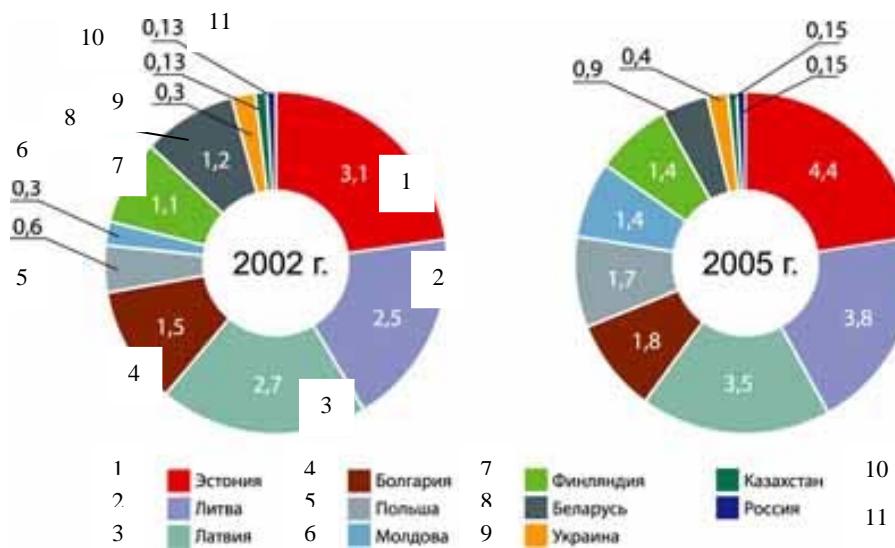


Рис. 4. Количество автотранспортных средств, используемых на международных перевозках (по странам на тысячу жителей), ед.

Источник: Данные АСМАП

росла в среднем в 2,5 раза (150 %), в то время как в Германии за анало-

гичный период стоимость дизельного топлива увеличилась на 36 %, а в

Финляндии - на 11 %. Именно за счет существенной разницы в стоимости топлива в России и Европе, с учетом отсутствия ограничения на ввоз топлива в Финляндию, отечественным перевозчикам удавалось поддерживать приемлемую рентабельность.

В настоящее время на ряде маршрутов прибыль близка к нулю и процесс обновления подвижного состава существенно замедлился. Кроме того, на фоне сложившейся ситуации у российских перевозчиков, по сути, не стало возможности выплачивать достойную рыночному спросу заработную плату водителям. Поэтому за последние годы возник дефицит квалифицированных водительских кадров.

В результате снижается общая надежность перевозок, возрастает вероятность отказа транспортного средства в пути следования (среднее значение коэффициента технической готовности по всему парку членов АСМАП приближается к значению 0,7), увеличиваются эксплуатационные затраты, снижается уровень безопасности дорожного движения. Также следует отметить, что в на-

стоящее время оснащенность российских международных автомобильных перевозчиков транспортными средствами (исходя из показателя «количество АТС, используемых на международных перевозках, приходящихся на 1 тыс. жителей») по сравнению с перевозчиками ряда стран явно недостаточна. Отсюда следует вывод, что даже в случае приобретения новых АТС, в частности, экологического класса «Евро 4», транспортные компании будут вынуждены эксплуатировать устаревший парк до тех пор, пока это будет возможно - как в плане остаточного ресурса, так и в плане правовой базы, которая столь стремительно совершенствуется в странах Европы, прежде всего в разрезе экологических аспектов (ограничивается выдача разрешений на въезд в страну транспортных средств, не удовлетворяющих требованиям действующих стандартов «Евро», вводятся дифференцированные дорожные сборы в зависимости от экологического класса автопоездов). **ГЛАВ**

Коротко об авторе

Неретин К.А. – аспирант, кафедра внешнеэкономической деятельности, Российская экономическая академия им. Г.В. Плеханова.

Статья представлена Российской экономической академией им. Г.В. Плеханова.

