

Современное состояние рынка грузовых международных автоперевозок

Ивуть Р.Б.

Белорусский национальный технический университет

Автомобильный 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.

Удельный вес автотранспортного рынка в транспортном секторе является наибольшим и ежегодно увеличивается вследствие высокой гибкости, надежности, скорости и более низкой возможности ущерба. В настоящее время, например, грузовые автомобили перевозят около 80 % всех грузов в промышленно развитых странах, ежедневно они доставляют 70 кг грузов на каждого человека, живущего в этих странах.

В республике Беларусь более 3 млн. тонн внешнеторговых грузов ежегодно перевозится автомобильным транспортом и еще 7 млн. тонн грузов следует транзитом через территорию нашего государства.

В объеме поступлений от экспорта транспортных услуг доля автомобильного грузового транспорта составляет 25,9% (288 млн. долл. США).

Общая сумма, полученной в 2005 году выручки от эксплуатации автомобилей в международном сообщении, по данным государственной статотчетности, составила 850,9 млрд. рублей. В бюджет уплачено – 116,8 млрд. руб., в т.ч. налогов и сборов от деятельности, связанной с эксплуатацией автомобилей, – 78,7 млрд. рублей, неналоговых платежей – 38,1 млрд. рублей (плата за проезд по дороге М1-Е30, приобретение разрешений на проезд по территориям иностранных государств и проезд ТКТС). В организации и осуществлении международных автомобильных перевозок в 2005 году, было задействовано 57,0 тыс. чел, в т.ч. более 18,0 водителей.

Почти 90% выручки от эксплуатации автомобилей, обеспечено благодаря работе международных перевозчиков, имеющих допуск к процедуре МДП (763,1 млрд. рублей).

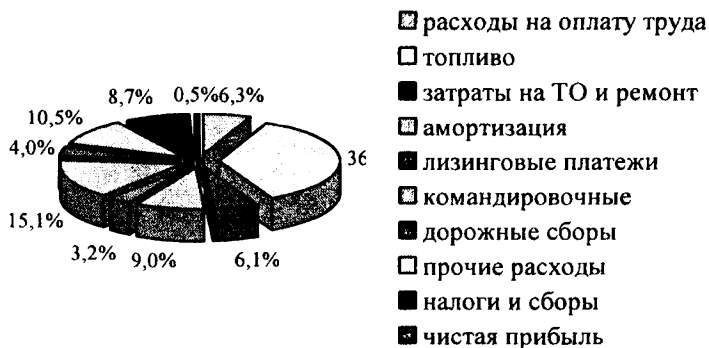
Транспортными организациями, имеющими допуск к процедуре МДП, перевезено в 2005 году 4,3 млн. тонн грузов, выполнено 262 тысячи рейсов, при этом грузооборот составил 8,2 млрд. т.км.

За последние пять лет оборачиваемость автомобиля выросла практически на 50 %. Если в 2000 году в среднем выполнялся автомобилем 1 кругорейс в месяц, то в 2005 году – 1,42 кругорейса. Рост фрахтовых ставок за последний год по отдельным направлениям перевозок составил более 20 % по сравнению с 2003 годом.

Прибыль, остающаяся в распоряжении предприятия, в расчете на один автомобиль составила в среднем 226 долл. США.

Сложившаяся в 2005 году структура затрат и их удельный вес в полученных доходах представлены на диаграмме.

Удельный вес основных статей расходов и чистой прибыли в доходах от осуществления международных автоперевозок грузов по форме №1-тр (МДП) за 2005 год



Основной статьей затрат является топливо. В 2005 году его удельный вес в доходах составил 36,6 %. В 2003 году эта величина равнялась 32 %.

Кроме роста затрат на приобретение топлива, существенно выросли расходы на оплату труда (на 20,4%), амортизацию

транспортных средств (на 33,3%) и накладные расходы (на 24,4%).

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.

Так, расходы белорусских перевозчиков в расчете на 1 км пробега для исключения фактора влияния разности расстояний являются одними из самых низких – в среднем 0,58 евро, в то время как в странах ЕС достигают 1,13 евро на 1 км. Это в немалой степени создает конкурентное преимущество белорусским перевозчикам.

Финансовые показатели работы автомобильного транспорта за 2005 год по данным формы №1-тр (МДП) представлены в таблице.

Таблица

Финансовые показатели работы международного автомобильного транспорта

Наименование показателя	Значение показателя	
	тыс. рублей	тыс. долл. США
Выручка от эксплуатации грузовых автомобилей	762 108 599,3	353 975,2
Затраты, связанные с эксплуатацией грузовых автомобилей	715 012 547,7	332 100,6
в т.ч. амортизация основных средств	68 758 075,9	31 935,9
Прибыль	15 955 303,3	7 410,7
Начисленные налоги и сборы из прибыли (дохода)	12 125 322,3	5 631,8
Прибыль, остающаяся в распоряжении предприятия	3 829 981,0	1 778,9

Данные таблицы свидетельствуют об эффективности работы международного автомобильного транспорта республики. Следует отметить, что выручка от эксплуатации грузовых

1

автомобилей ежегодно увеличивается, в основном, благодаря увеличению оборачиваемости транспортных средств на линии.

УДК 656.13.338

Обновление автотранспорта, занятого международными перевозками

Кисель Т.Р.

Белорусский национальный технический университет

Поплавский Веслав

Польша

В настоящее время белорусские перевозчики, осуществляющие международные перевозки, не в состоянии осуществлять приобретение транспорта за счет собственных средств, которыми являются прибыль и амортизационные отчисления.

За счет этих средств возможно приобрести не более 200 автомобилей в год, однако ежегодная потребность в обновлении парка составляет не менее 1000-1500 автопоездов. При таком количестве обновляемых транспортных средств можно рассчитывать только на привлеченные ресурсы, а также создание на законодательном уровне благоприятных условий приобретения транспортных средств.

Изменение белорусского законодательства в этой области в 2003 году было направлено на ограничение ввоза импортной техники и стимулирование, таким образом, приобретения автомобильных транспортных средств отечественного производства. Однако финансирование приобретения транспортных средств отечественного производства не получило развития.

Основная причина – сложность доступа к кредитным ресурсам и высокая плата за пользование ими, необходимость предоставления дополнительных залогов помимо самих приобретаемых транспортных средств, жесткие требования к финансовому состоянию предприятия, сложная и длительная процедура оформления документов.

Принятие в апреле 2004 году Указа Президента Республики Беларусь № 171 «О некоторых мерах по улучшению условий реализации автомобильных транспортных средств отечественного производства» не позволило кардинально