

СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА ПО ТЕРРИТОРИИ СТРАНЫ КАК КРИТЕРИЙ ВЫБОРА МАРШРУТА ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК: ЕВРОПЕЙСКИЙ И ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ОПЫТ

Антон Гара

Статья посвящена вопросам теоретико-практического анализа рынка автотранспортной логистики Республики Беларусь. Также выделены критерии, согласно которым осуществляется расчет затрат на перевозку по территории Республики Беларусь и сравниваемых с ней странами, и приведена методика такого расчета. Проанализирована статистика выбора конкретных путей через Республику Беларусь, Литву и Латвию, Украину из Польши в Россию.

Рост объемов рынка автотранспортной логистики на данном направлении произошел благодаря значительному увеличению импортного грузопотока в Украину: в 2016 г. он составил 4555 тыс. тонн — на 16,7% больше, чем в 2015 г.

В 2016 г. из Евросоюза в Республику Беларусь на автотранспорте было перевезено 2657 тыс. тонн грузов — на 10,6% меньше, чем в 2015 г.

Отметим, что по данным БАМАП, на протяжении 2014 г. экспорт услуг белорусского автомобильного транспорта пока демонстрирует отрицательную динамику по сравнению с показателями прошлого года.

По мнению БАМАП, главными факторами, негативно влияющими на развитие белорусских международных автоперевозчиков, являются постепенное, наблюдающееся на протяжении ряда лет снижение грузопотоков, а также ухудшение экономической ситуации в транспортном секторе на фоне существенного увеличения затратной части и снижения фрахтовых ставок.

Таможенная статистика, как зеркало, отражает последние торговые и экономические тенденции (снижение темпов экономического развития грузообразующих стран на Западе, изменение конъюнктуры рынка, торговой политики между Россией и Европой, сокращение числа поездок в соседнюю Украину). Так, количество выполненных перевозок по территории нашей страны отечественными и иностранными перевозчиками за I полугодие 2014 года сократилось на 0,7 % и составило 772 085 перевозок. Меньше стали возить и белорусские перевозчики, и наши иностранные коллеги. Одновременно снизилось число перевозок в Беларусь, а также транзитных перевозок за пределы России — в страны Центральной и Средней Азии. В какой-то мере это снижение удается компенсировать за счет экспортных перевозок — из Беларуси и России. Но последние осуществляются по разрешениям, количество которых ограничено, — сказал пресс-секретарь БАМАП Вячеслав Мильяненко. — В настоящее время Ассоциация «БАМАП» активно сотрудничает с белорусскими экспортерами,

республиканскими и местными органами управления для того, чтобы максимально загрузить высвобождающиеся мощности белорусских транспортных компаний работой с экспортными грузами. Это позволяет исключить порожние пробеги при подаче транспорта на загрузку в Европе, а также сохранить жизнеспособность транспортных компаний в условиях кризисных явлений.

Белорусский участок транспортного коридора №9 (граница РФ - Витебск - Орша — Могилев — Гомель — граница Украины) соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию, и имеет протяженность по территории республики 456 км. Ветвь этого коридора IXB (Гомель — Минск — Вильнюс — Клайпеда) имеет протяженность по территории Беларуси 468 км и состоит из участков с двумя и четырьмя полосами движения.

Международный транспортный коридор «Север — Юг» важен для обеспечения перевозки грузов, ранее доставляемых морским путем в порты европейских стран из азиатского региона, Персидского залива, Индийского океана и Ближнего Востока. Перевозка грузов по данному маршруту возможна в 2 раза быстрее, чем через Суэцкий канал. Это важное сухопутное соединительное звено транзитной перевозки между Азией и Европой. Координационный совет данного международного коридора принял решение о присоединении к нему Беларуси.

Поездом комбинированного транспорта Клайпеда — Одесса — Клайпеда перевозятся грузы из Скандинавских стран в порты Одесса и Ильичевск, из стран бассейна Черного моря в порт Клайпеда, морским транспортом в контейнерах, контрейлерах, автопоездах, автоприцепах и т.д., а также грузы, следующие из/в страны Балтии, Скандинавии, Закавказья, Центральной Азии и Ближнего Востока. Центрально-Европейской Инициативой принято решение о продлении на территорию Беларуси V международного транспортного коридора (Триест — Любляна — Будапешт — Львов) в направлении Львов — Ровно — Сарны — Минск, что позволило связать II, V и IX транспортные коридоры в общую сеть.

Однако сегодня лишь 274 км автодорог республики обеспечивают проезд с нагрузками, которые соответствуют европейским стандартам и составляют 11,5 т на одиночную ось. Состояние дорожной сети не в полной мере обеспечивает круглогодичную ее эксплуатацию по основным автомагистралям. По причине низкой рентабельности слабо развита сеть дорожного сервиса даже на основных магистралях республики.

Согласно Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016—2020 гг. иностранными грузовыми автомобилями в 2015 году выполнено 1 107 934 транзитных поездки и иностранными автобусами — 19 778 транзитных поездок (81,5 % и 72,7 % к прогнозу, установленному Государственной программой на 2015 год). За 2011—2015 годы иностранными грузовыми автомобилями выполнено около 7 млн. транзитных

поездок и 112 тыс. поездок иностранных автобусов (122,5 % и 98,4 % к прогнозу, установленному Государственной программой на этот период).

Доходы от транзитных перевозок грузов за 2015 год составили около 378,3 млн. дол. США, а отчисления в бюджет — 56,6 млн. дол. США. Прогноз, установленный Государственной программой по этим показателям на 2015 год, выполнен на 56,8 % и 53,2 % соответственно.

Сумма оплаты за проезд по платным автомобильным дорогам в 2015 году составила 117,2 млн. долларов США (на 48,4 % выше уровня прогноза, установленного Государственной программой на 2015 год), за 2011—2015 годы — 510,4 млн. долларов США (153,8 % к прогнозу, установленному Государственной программой на этот период).

Сумма сборов за проезд автомобильных транспортных средств иностранных государств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь в 2015 году составила 11,2 млн. долларов США, а сумма оплаты за проезд иностранных тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств - 1,1 млн. долларов США (100 % и 68,8 % к прогнозу, установленному Государственной программой на 2015 год), за 2011 — 2015 годы — соответственно 78,1 млн. и 8,1 млн. долларов США (166,9 % и 120,9 % к прогнозу, установленному Государственной программой на этот период).

Стоит принять во внимание, что основу транзитных потоков, проходящих через территорию Республики Беларусь, составляют внешнеторговые грузы Российской Федерации. По этой причине к макроэкономическим рискам, влияющим на эффективность использования транзитного потенциала Республики Беларусь, относится уровень спроса в странах ЕС на каменный уголь, нефть и нефтепродукты, минеральные удобрения, черные металлы и другие товары, которые составляют основную часть транзитных грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Ухудшение конъюнктуры в этих рыночных сегментах может привести к снижению объема транзита и доходов от него.

Поэтому за основу оценки мы берём показатели перевозок в РФ.

Далее была найдена статистика грузоперевозок в России, Беларуси, Литве и Украине. Исходя из полученных данных, сделан вывод, что транзитная привлекательность в 2016 году серьёзно упала, по сравнению с Литвой и Украиной и даже несмотря на «эскпортный коридор» для санкционных продуктов всё больше перевозчиков предпочитают национальной системе иностранную.

Как и любой бизнес, перевозчики отталкиваются от стоимости их услуг, поэтому была проанализирована стоимость проезда через территорию РБ, Литвы и Украины. Единой системы дорожных сборов в Европе не существует, но на уровне ЕС действует Директива 2006/38/ЕС, содержащая общие требования к платежам за использование дорожной инфраструктуры в отношении грузовых автомобилей, масса которых превышает 3,5 т. Этот нормативный документ

заменил Директиву 99/62, которая предусматривала сборы с транспорта только с разрешенной максимальной массой более 12 т.

Дифференциация размера оплаты может производиться в зависимости от времени суток и дня недели, а также технических характеристик автомобилей — в первую очередь их экологического класса и количества осей у транспортного средства. Эта директива регулирует сборы за движение по дорогам, входящим в общеевропейскую дорожную сеть. Сборы за движение по остальным дорогам страны ЕС могут регулировать самостоятельно. Оплачивать дороги в Беларуси обязаны:

- легковые автомобили массой $\leq 3,5$ т, зарегистрированные не в таможенном союзе;
- все транспортные средства массой $> 3,5$ тонн.

Плата за проезд по платным дорогам в Беларуси начисляется в зависимости от типа и массы транспортного средства. Например на маршруте от Бреста до Москвы на белорусском участке дороги длиной 609 км за грузовой автомобиль, стандартную еврофуру, 5 осей, придется заплатить 88,305 евро в одну сторону, через Литву и Латвию — 37 у.е. (Оплата производится за возможность проезда по определённым участкам основных дорог Латвии (за исключением их пересечения, в том числе на развязках с кольцевым движением) грузовыми транспортными средствами и их составами, полная масса которых превышает 3500 кг, и которые предназначены или используются для грузовых автоперевозок, тариф за пользование латвийскими государственными автодорогами составляет 8-11 евро в сутки (при покупке суточной виньетки) в зависимости от массы транспортного средства и количества осей.), и в Украине — стоимость 0, но по заверению некоторых перевозчиков действует своя коррупционная специфика. В России взимается плата за проезд по отдельным участкам дорог федерального и регионального уровня, расположенных в Московской, Ленинградской, Воронежской, Липецкой, Тульской, Тверской и Псковской областях, а также в Санкт-Петербурге. Но с появлением системы «Платон», введенной в действие 15 ноября 2015 года, именно на нее приходится основная нагрузка для владельцев большегрузных автомобилей. Эта система заключается во введении дополнительного сбора с автомобилей массой свыше 12 т на федеральных трассах. Общая протяженность дорог в России составляет более 500 тыс. км, из них около 10 % — федеральные трассы. Также в расчет берется и стоимость топлива. Стоимость топлива складывается из его себестоимости, акциза (налога на энергию), НДС и налога на прибыль.

В Европе акциз в несколько раз выше, чем в России. В некоторых странах величина акциза превышает стоимость бензина на российских заправках.

В Германии, например, стоимость 1 л бензина — 1,3 евро. При себестоимости 1 л бензина 0,343 евро акциз составляет 0,6545 евро, или 50,35%.

В России стоимость 1 л бензина 36 руб., из которых 4 руб., или 11,11 %, — акциз.

В Европе акциз в несколько раз выше, чем в России. В некоторых странах величина акциза превышает стоимость бензина на российских заправках.

Нередко эксперты обращают внимание на то, что в стоимость бензина в России включены НДС, НДСП, а также налог на прибыль нефтедобывающих и нефтеперерабатывающих предприятий. Но НДС существует и в ЕС, причем его размер доходит до 25%.

Кроме того, на этом фоне заметно выросла затратная часть перевозок. Расходы, связанные с эксплуатацией грузовых автомобилей в международном сообщении, в первом квартале 2014 года увеличились на 14 %: выросли расходы на приобретение топлива, оплату труда, техническое обслуживание и ремонт. Растут дорожные сборы. Белорусские международные автоперевозчики в 2014 году столкнулись с появлением новых видов расходов, установленных национальным законодательством, — необходимостью уплаты утилизационного сбора и госпошлины за выдачу разрешения на допуск транспортных средств к дорожному движению.

Для сравнения: площади складов классов "А" и "В" в районе Варшавы составляют около 2,6 млн. кв. м, а совокупная площадь логистических центров Польши превышает 7 млн. кв. м. Общий объем современных складских помещений в Киевском регионе составляет около 1,6 млн. кв. м.

Общемировая тенденция к укрупнению фирм, расширения спектра их услуг, а также строительство логистических центров всё в большей степени задействуется в Республике Беларусь.

С учетом тенденций развития логистической деятельности объем оказанных логистических услуг в Республике Беларусь увеличится к 2020 году в 1,5 раза по отношению к 2015 году и составит около 2258 млрд. рублей. При этом общая складская площадь логистических центров различной функциональности к 2020 году увеличится в 1,64 раза и составит более 656 тыс. кв. метров.

По результатам добровольной сертификации логистических центров установлено, что ими предоставляется не более 15 видов услуг из 88, установленных СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации».

Несмотря на ввод новых объектов складской инфраструктуры, ставки аренды складских помещений в Беларуси не снижаются. Средняя стоимость аренды складских помещений класса "А" составляет 10 — 12 EUR/кв. м, класса «В» — 6–9 EUR/кв. м.

Текущий уровень ставок аренды складских помещений класса «А» — самый высокий в сравнении со странами-соседями. К примеру, в Польше ставки аренды

составляют 1,5-2 EUR/кв. м, в Литве — 4,5—5,5 EUR/ кв. м, в России ставки достигают 7,5—10 EUR/кв. м.

Так же следует учесть, что одним из важнейших факторов в сфере международной логистики является скорость. Так же проведя исследование, было выяснено, что на белорусско-польской границе грузоперевозчики в среднем тратят от 7 до 10 часов, в то время как на российско-литовской границе это число не поднимается больше 2-3 часов.

Также одним из основных проблем, с которой сталкиваются перевозчики, является состояние автомобильных дорог. Пусть Государство и предпринимает шаги по поддержанию автотрасс в надлежащем состоянии, но всё же огромное количество участков, в частности отдалённых населённых пунктов, где из-за плохого состояния дороги резко снижается пропускную способность и, как следствие, перевозчик несет убытки вследствие временных потерь и повышенного износа транспорта. Заказчик же находится не в лучшем положении. Из-за задержки доставки скоропортящегося груза он несет прямые убытки.

Согласно индексу эффективности логистики (LPI (Logistics Performance Index) — индекс Всемирного банка, рассматривающий легкость осуществления поставок товаров и состояние торговой логистики на национальном и международном уровне) по состоянию на 2016 год Беларусь находится на 135 месте в показателе «качество инфраструктуры», что косвенно подтверждает данную проблему.

Логистическая деятельность охватывает все отрасли экономики и оказывает существенное влияние на повышение ее эффективности. Необходимость развития логистической системы Республики Беларусь обусловлена интеграцией страны в общемировые товарные потоки.

Исходя из вышеперечисленного можно сделать вывод о том, транзитное положение Республики Беларусь позволяет развивать рынок услуг в логистической сфере, стоимость проезда как критерий выбора маршрута транзитных перевозок представляется конкурентоспособной. Несмотря на высокий объём уплат пошлин за проезд по платной дороге, эти затраты компенсируются за счёт низкой цены на топливо среди всех конкурентов на рынке. К сожалению внешнеполитическая ситуация играет огромную роль на международный транспорт поток и ввиду её нестабильности объём грузоперевозок автомобильным транспортом становится менее востребованным.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Постановление Совета Министров Республики Беларусь 18 июля 2016 г. № 560 Об утверждении Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016—2020 годы
2. Транспортно-логистический рынок // Портал «Belbiz» [Электронный ресурс]. — Режим доступа:

https://bel.biz/completed/management/tehnologii/transportno_logisticheskij_rynok_belarusi_znachitelno_prosel

— Дата доступа: 13.04.2017

3. Рейтинг Всемирного банка индекса эффективности логистики // Портал «Всемирный банк» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://lpi.worldbank.org/> — Дата доступа: 11.04.2017.

4. Система электронного сбора платы за проезд в Республике Беларусь » [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://beltoll.by/> — Дата доступа: 11.04.2017.

5. Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов «БАМЭ - Экспедитор» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.baif.by/> — Дата доступа: 11.04.2017.

Travel costs on the territory of the country as criterion of the choice of a route of transit transportations: European and national experience (Gara Anton).

The article is devoted to questions of the theoretical and practical analysis of the market of automobile transportation logistics of the Republic of Belarus. The criteria, according to which calculation of costs of transportation across the territory of Republic of Belarus and compared to her the countries is performed are marked also out, and the technique of such calculation is given. The statistics of the choice of concrete ways through Resbulika Belarus, Lithuania and Latvia, Ukraine from Poland to Russia is analysed.

e-mail автора: garaanton@gmail.com