

УДК 341.9

DOI 10.21661/r-554314

**Фаткуллин И.И., Латыпова Д.Р., Ильясова А.В.**

## **МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

**Аннотация:** в статье выполнен анализ международных автомобильных перевозок, отражены перспективы развития рынка. Показаны причины снижения внешнеторгового оборота со странами Европейского союза. Рассмотрены объемы перевозок, выполняемых российскими, паритетными иностранными перевозчиками и доля участия транспортных компаний из третьих стран. Даны подробная оценка работе по основным наиболее грузоёмким направлениям на российском рынке. Представлены возможности для увеличения объема перевозок с третьими странами, выделены приоритетные пути развития.

**Ключевые слова:** импорт, международные перевозки, направления, разрешение, рынок, страны, экспорт, разрешительная система, достоинства МАП.

С переходом на рыночную экономику роль международных автомобильных перевозок (МАП) возросла [2, с. 10]. Явные преимущества автомобильного транспорта позволили ему занять передовое место в конкурентной борьбе в сфере перевозок [3, с. 5]. Рассмотрим сложившуюся ситуацию на данный период времени. Общие объемы МАП на российском рынке оказания транспортных услуг увеличились [4, с. 16]. При этом наблюдается снижение внешнеторгового оборота до 10%, это касается большинства Европейских стран. На падение поставок импортных товаров повлияло продолжение антироссийских санкций, одновременно происходит уменьшение перевозок в экспортном направлении. Исключением является перевозки по некоторым странам, как Словакия, Дания, Литва и Австрия.

Поставки товаров могут осуществляться морским, железнодорожным, воздушным и другими видами транспорта [5, с. 10]. Однако, между импортом товаров в Российскую федерацию и грузовыми потоками на автомобильном транспорте из стран Европы имеется некоторая зависимость. Другие виды транспорта

в этом случае почти не используются. Ситуация на внешнеэкономическом рынке неблагоприятная, поэтому говорить об интенсивном развитии рынка перевозок грузов в международном сообщении преждевременно.

Несмотря на сложную обстановку, объемы грузовых перевозок за последние годы между Россией и зарубежными странами возросли на 1,7% и составили 23,1 млн. т. Снижение объемов на 1,8% произошло в импортном направлении, а наращивание рынка наблюдается за счет экспортных грузов, объемы которых составили 585 тыс. т или 5,3%. Экспортные грузоперевозки возросли с 48 до 50,4%, хотя до этого доля импорта всегда была больше.

Отечественные перевозчики доставили 10,55 млн. т грузов. Наблюдается снижение объема перевозок в импортном направлении на 2,5% с увеличением в экспортном на 5,9%. На долю экспортных перевозок приходится 51,6%, а импортных – 48,4%. Российский транспорт сохранил свой удельный вес в общих объемах перевозок, который составляет 45,6%.

Объемы перевозок у паритетных перевозчиков выросли на 2,4%. У них аналогично наблюдается снижение по импорту, а доля перевозок экспортных российских грузов возросла. Паритетные иностранные перевозчики занимают долю 43,1% от общего рынка.

Удельный вес перевозчиков третьих стран составляет 11,3%, их объемы перевозок снизились на 1,2%.

Рассмотрим развитие рынка перевозок по конкретным странам. Наиболее популярные направления на российском рынке в течение длительного периода не изменяются. На перевозки с государствами Финляндия, Польша, Украина, Китай, Германия, Литва, Латвия, Армения, Эстония приходится 70% от общих объемов [1, с. 10]. За последний год произошло увеличение перевозок с Польшей и поэтому это направление заняло второе место, а Украина перешла на третье место.

В работе только российских перевозчиков, общая география перевозок немного изменяется. Места Украины и Армении занимают Италия и Нидерланды. Эти страны устойчиво занимают долю 73 и 62% соответственно.

В Финляндию выполняются значительные объемы перевозок, в этом направлении доставлено 2,6 млн. т грузов. По импорту, так и по экспорту произошел прирост объемов на 7,7%. Российские компании с этой страной имеют рекордную долю участия 76,3%. Сами финские перевозчики за последние годы снизили свои объемы.

Между Россией и Китаем долгое время фиксировался рост грузоперевозок, но за последний год объемы упали по понятным причинам. Российский транспорт выполнял 80% поставок, а теперь его доля снизилась до 70%. Четко наблюдается активизация китайских компаний. Российские организации выполнили объемы работ на 13,5% меньше, а китайская сторона добилась увеличения в 1,5 раза. Подписанное соглашение с КНР о международных перевозках позволяет доставлять грузы по территории Китая. Ранее допускалось совершать перевозки по закрепленным маршрутам до границы. Несмотря на изменение условий поставок, этими возможностями наши перевозчики не пользуются, исключение составляют только отдельные транспортные компании. Для этого требуется найти заинтересованных лиц с китайской стороны, освоить привлекательные маршруты движения, разработать логистику. В этом направлении использование контейнерных поездов создает дополнительную конкуренцию для автомобильных перевозчиков [7].

Перевозки по территории Китая не требуют специфических познаний и будем надеяться, что количество рейсов будет возрастать. По маршруту движения транспортных средств российским перевозчикам предъявляются необоснованные требования с китайской стороны, иногда могут изменяться условия перевозок в разных провинциях, что создает дополнительные затруднения. Есть надежда, что со временем эти проблемы будут решены.

Германское направление перевозок являются приоритетным. Отечественные организации смогли достичь увеличения своей доли до 73%. Наши перевозчики добились роста грузопотоков на 1,1%. Искусственный дефицит польских разрешений препятствует росту объемов на германском направлении. Годовой объем польских двухсторонних/транзитных разрешений был уменьшен на 9%,

поэтому введено их квотирование. Из-за этого наблюдается снижение грузоперевозок с некоторыми странами, в том числе с Германией.

Естественно, произошло уменьшение объемов с Польшей в международном сообщении. У польских перевозчиков отсутствует потребность в транзите по нашей территории, но избыток российских разрешений позволил им увеличить долю до 58%. При этом доля российских компаний составляет 35%.

В направлении с Эстонией, Латвией, Литвой объемы перевозок остались без изменений. Перевозчики этих государств сократили грузопотоки на 3–5%. Отечественные организации заинтересованы работать по этим маршрутам, показатели прироста составляют до 10%.

Российские предприятия постепенно увеличili объемы грузоперевозок с Литвой до 48%. С Латвией и Эстонией наблюдается тенденция к увеличению объемов, доля которых составляет около 30%. Через Литву осуществляется транзит в Калининград и в другие страны Европейского сообщества, поэтому это направление является приоритетным для отечественных компаний. С Литовской стороной достигнута договоренность об увеличении выделяемых разрешений до 5 тыс. Имеются все предпосылки для прироста выполняемых перевозок по дорогам этого государства [10].

Важным направлением для российских перевозчиков является Италия, хотя по объемам перевозок она находится на 15 месте. Паритетные перевозчики с итальянской стороны не работают на Российском направлении, основными конкурентами являются перевозчики из третьих стран. Итальянская сторона выделяет слишком мало разрешений на выполнение перевозок в двухстороннем сообщении, по этой причине введено их квотирование. Минтранс России обратился к Италии с просьбой о дополнительном выделении разрешений. Кроме того, практикуется использование российскими компаниями разрешений РОЛА, по которым отсутствует квотирование.

Российские предприятия успешно работают на Нидерландском направлении, выполняя 1,2 тыс. рейсов, даже удалось вытеснить с этого рынка перевозчиков третьих стран.

По остальным направлениям грузоперевозки менее объемные, но они представляют интерес для отечественных предприятий. В последние годы наблюдается рост грузопотоков и по ним.

Минтранс России с АСМАП провел серьезную работу по выделению дополнительных разрешений со стороны иностранных государств.

Российская сторона по разным причинам снизила грузопотоки с Арменией, Ираном, Грузией, Данией, Узбекистаном и с другими государствами.

Таким образом, российские перевозчики заинтересованы работать на грузоперевозках с третьими странами. Достигнутая конкурентоспособность позволяет выдержать борьбу за рынок международных автомобильных перевозок, включая направления в/из Голландии, Бельгии, Германии, также имеются предпосылки для увеличения объемов перевозок в/из Узбекистана, Казахстана.

### ***Список литературы***

1. Авчинкин А.И. Международные перевозки: словарь-справочник / А.И. Авчинкин. – М.: Амалфея, 2003. – 320 с.
2. Горяев Н.К. Основы международных грузовых автомобильных перевозок: учеб. пособие / Н.К. Горяев. – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2013. – 86 с.
3. Ефимов В. Без эффективных экспедиторских систем транспорт никогда не будет богатым / В. Ефимов // Международный экспедитор. – 2004. – №2. – С. 13.
4. Ильина Е. Повысить роль белорусских экспедиторов: за счет каких резервов? / Е. Ильина // Компас экспедитора и перевозчика. – 2005. – №3. – С.11–13.
5. Илдарханов Р.Ф. Организация международных автомобильных перевозок: учеб. пособие для студ. высш. учеб. Заведений / Р.Ф. Илдарханов. – Казань: Казан. ун-та, 2020. – 133с.
6. Илдарханов Р.Ф. Тенденции развития рынка автомобильных перевозок / Р.Ф. Илдарханов // Наука и бизнес: пути развития. – 2019. – №2(92). – С. 16–18.

7. Каширин М. Управление качеством транспортно-экспедиторских услуг / М. Каширин // Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2005. – №1. – С. 35–40.
  8. Карбанович И.И. Международные автомобильные перевозки. 5-е изд. / И.И. Карбанович. – Минск: Курсы повышения квалификации кадров «БАМЭ-Экспедитор», «Артия Групп», 2008. – 322 с.
  9. Козлов М.В. Проблемы международных перевозок грузов / М.В. Козлов // Компас экспедитора и перевозчика. – 2004. – №5. – С. 6–8.
  10. Курганов В.М. Международные перевозки: учебник для студ. учреждений высш. проф. Образования / В.М. Курганов. – М.: Академия, 2011. – 304 с.
- 

**Фаткуллин Ильдар Ильдусович** – студент, Стерлитамакский филиал ФГБОУ ВО «Башкирский государственный университет», Стерлитамак, Россия.

**Латыпова Динара Ринатовна** – студент, Стерлитамакский филиал ФГБОУ ВО «Башкирский государственный университет», Стерлитамак, Россия.

**Ильясова Анна Владимировна** – студент, Стерлитамакский филиал ФГБОУ ВО «Башкирский государственный университет», Стерлитамак, Россия.

---