

Российские автоперевозчики в рамках глобальной конкуренции

Е.В. БУДРИНА, зав. кафедрой экономики и менеджмента на транспорте Санкт-Петербургского государственного инженерно-экономического университета, д-р экон. наук, профессор.

Тенденции развития мирового рынка связаны с интеграционными процессами межнациональных рынков, экономик национального масштаба, отраслевых рынков, глобализацией и разделением труда. Возрастающие объемы потребления определяют движение общества по пути накопления богатства, следовательно, возрастания объемов производимого продукта. Исходящая отсюда потребность в перемещении разнообразных грузов способствует не только функционированию, но развитию рынка транспортных услуг, и в частности особенно динамичного развития международных автомобильных перевозок, о чем свидетельствуют статистические данные. Объем валового мирового продукта за последние десять лет возрастал в среднем за год на 1–2%, в то время как среднегодовой темп прироста объема перевозок грузов на мировом рынке транспортных услуг составил 2,5% и вырос в 9 раз.

Концепция развития рыночных отношений в транспортном комплексе России определяла одним из главных факторов положительной экономической динамики формирование коммерческого автомобильного транспорта на основе реструктуризации отрасли и формирования среды малого бизнеса. Во многом такая установка была основана на реальных предпосылках приватизации предприятий автомобильного транспорта, где, по оценкам экспертов и аналитиков, сложились условия для формирования и успешной реализации указанной выше концепции: к этому времени большинство предприятий подотрасли автомобильного транспорта находились в тяжелом экономическом положении, а их выживание во многом зависело от реструктуризации, приватизации и разукрупнения.

Малому по масштабам деятельности предприятию значительно легче выживать в трудных условиях недостатка, а чаще дефицита всех видов ресурсов. Обремененные однотипным подвижным составом не менее 200 единиц в одном парке, слабо приспособленным к быстро изменившейся структуре грузопотоков эпохи «дефицита», автотранспортные предприятия периода начала перестройки, специализирующиеся на перевозке

грузов в соответствии с заданиями государственного плана, не способны были создать и эффективно использовать формирующуюся на новых — рыночных — принципах систему взаимоотношений. Организационно-управленческая платформа, принципы и методы деятельности требовали коренного пересмотра и выявления перспективных для рыночной среды направлений развития и подходов к организации деятельности.

В этих условиях предприятия вынуждены были использовать предложенный органами власти и законодательно закрепленный путь — «приватизацию, свободу предпринимательства и реструктуризацию отрасли» — единственный возможный для выживания и дальнейшей стабилизации деятельности и доходов как отрасли, так и отдельных предприятий.

Дефицит инвестиций и финансовых ресурсов бюджета отрасли одновременно с высокой изношенностью подвижного состава, других видов основных фондов при приватизации перекладывался государством на акционеров и предпринимателей. Для активизации использования основных фондов после акционирования новые владельцы, как правило, выполняли несколько основных задач: избавлялись от «баллас-

та» (фактически изношенных фондов и особенно — устаревших и изношенных автомобилей), определялись с перспективным направлением деятельности (выполнять те перевозки, которыми традиционно занималось предприятие, или осваивать новый вид перевозок, новое направление деятельности, обновлять подвижной состав), адаптировались к условиям работы, ориентированным на потребителя, критически рассматривали возможности совершенствования технологий и т.д.

Формирование законодательства, ответственного экономике рынка, и принятие нового Гражданского кодекса обусловили и существенные изменения политики предприятий по управлению собственностью — каждое предприятие искало наиболее «необременительную и доходную» организационно-правовую форму, определяясь с наличным (официально зарегистрированным) имущественным комплексом. Одной из существенных возможностей экономии ресурсов в этот период стало формирование предприятий малого бизнеса, как имеющих лояльную систему налогообложения. Эта причина побудила сохранившиеся с советских времен довольно крупные предприятия в сфере международных автомобильных перевозок встать на путь разукрупнения, распыления собственности и ухода во многих случаях ее на полуправильное существование. «Под крылом одного папы» на контроле находилось одновременно до десятка мелких фирм и фирмочек, фактически принадлежащих одному хозяину. Обеспечить достаточное качество международных автомобильных перевозок эти предприятия были не в состоянии в силу множества субъективных и объективных причин. К объективным следует отнести: старый изношенный парк, низкую ответственность перевозчика, низкую квалификацию только что пришедших в международные перевозки водителей и специалистов, слабое знание особенностей и тонкостей организации данного бизнеса, недостаток ресурсов на обновление материальной базы и развитие технологий и др. Субъективные причины: низкий уровень по-

**ПОЛИТИКА И СТРАТЕГИЯ МИРОВОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ
СЛОЖИЛАСЬ ПОД ВОЗДЕЙСТВИЕМ НЕЙТРАЛИТЕТА И ЧЕТКОГО РАЗДЕЛА ВЛАСТИ,
ОГРАНИЧЕНИЯ СФЕР ВЛИЯНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ СТРАН,
УЧАСТВУЮЩИХ В ЕВРОСОЮЗЕ И ВТО. В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ
НЕТ НИ ТОГО, НИ ДРУГОГО.**

нимания рыночных механизмов, неумение и незнание инструментария управления предприятием в условиях рынка и нарастающей международной и внутренней конкуренции, желание получить прибыль любыми средствами, даже незаконными, неразвитость законодательной базы, отсутствие достаточного контроля и регулирования со стороны государства и др.

Позднее (1999–2004 годы) структура рынка, в том числе малого бизнеса и международных автомобильных перевозок, основные тенденции его развития меняются. Несмотря на то, что в целом динамика легально ведущих свой бизнес перевозчиков, например, в Санкт-Петербурге остается отрицательной на протяжении 9 лет, количество заявлений, поданных на получение лицензий, в 2004 году на 9% больше, чем в 2003 году. Аналогичная ситуация наблюдалась только дважды: в 2001 году перед вступлением в силу Федерального закона №128 от 08.08.01 «О лицензировании отдельных видов деятельности» (тогда количество заявлений, выданных на получение лицензий, впервые превысило их количество за предыдущий период (2000 г.) на 16%) и в 2003 году, когда количество поданных заявлений на получение лицензий выросло на 4% по сравнению с 2002 годом.

Количество первично выходящих на рынок международных перевозок предприятий выросло за этот период на 24%, в то время как количество действующих на рынке предпринимателей и предприятий практически не изменилось, что, скорее всего, является свидетельством сокращения легально действующих перевозчиков — налицо перевод деятельности в нелегальную сферу. Сокращается и количество подвижного состава в эксплуатации: на фоне падения количества заявлений, поданных на получение дополнительных лицензионных карточек (–10%), наблюдается значительный рост (в 8 раз) количества заявлений, поданных на получение дополнительных карточек допуска. В целом сфера контролируемого государством рынка автотранспортных услуг, в том числе и международных, сужается, а перевозчики в силу неразвитости транспортного законодательства находят возможности «вывода» бизнеса из-под контроля государства. Этот процесс подтверждает динамика показателей лицензионной деятельности, приведенная на рис. 1¹. С момента вступления в силу в феврале 2002 года Федерального закона

«О лицензировании отдельных видов деятельности» № 128-ФЗ от 08.08.01 количество лицензиатов сократилось на 60%.

Конкуренция на внутреннем рынке за выход на международные перевозки и удержание на этом сегменте, а также давление конкуренции со стороны иностранных перевозчиков при одновременном росте всех составляющих затрат на транспортные услуги, приводит к развитию катастрофической для международных перевозок тенденции — ставки на перевозки грузов в международном сообщении с 2004 года стабильно падают, в то время как затраты ежегодно вырастают в среднем на 15–23%. Таким образом, норма прибыли как в среднем по отрасли, так и отдельных перевозчиков находится в диапазоне, границы которого сужаются и к 2007 году оцениваются в 3–8%, что совершенно недостаточно для нормального развития предприятия — международного перевозчика.

Глобальные структурные изменения, произошедшие в мире за последние 15–20 лет, привели не только к изменению географических границ международных автомобильных перевозок, но и к качественному изменению их конкурентной среды. Развал СССР и социалистического лагеря расширил области распространения рыночных отношений и изменил границы рынков. Восточная Европа с ее потенциалом и возможностями стала одной из основных сфер интересов развитых стран и других участников мирового рынка транспортных услуг.

С другой стороны, перевозчики из России и бывших социалистических стран стали активно проникать на рынок Западной Европы. В результате чего, во-первых, произошло столкновение интересов конкурирующих стран на мировом рынке транспортных услуг, во-вторых, ускорилось формирование конкурентной среды внутри стран Восточной Европы и в России, в-третьих, развитие конкуренции и влияние НТП и глобализации вызвали серьезные структурные изменения на национальных и отраслевых рынках транспортных услуг.

Наиболее серьезно встали такие проблемы:

- допуск иностранных перевозчиков на национальные рынки транспортных услуг. Причем используются в основном законодательные барьеры в виде таможенных ограничений, ужесточение технических, экологических и

эксплуатационных требований к подвижному составу, выставление «бумажных» кордонов и т.п.;

- развитие интеграционных процессов на основе не борьбы, а сотрудничества между мировыми лидерами международных автомобильных перевозок;

- необходимость регулирования отношений конкуренции, предотвращение политики лоббирования интересов лидеров или организованных сговоров лидеров;

- стратегия и политика развития мирового транспортного пространства, использование преимуществ участников рынков и сравнительных преимуществ национальных рынков и экономик;

- согласование интересов и возможностей всех участников мирового рынка транспортных услуг, так называемая «гармонизация» интересов всех участников рынка.

Перечислены наиболее существенные проблемы, решению которых во многом способствует и препятствует развивающаяся конкуренция. В целом борьба за передел сфер влияния на мировом рынке транспортных услуг отражается на развитии национальных отраслевых рынков, и наоборот. Россия, активно осваивающая мировой рынок транспортных услуг, стала серьезной угрозой для высокотехнологичных транспортных отраслей развитых стран. Развитие же внутренней конкурентной среды вызывает серьезные и внутренние и внешние проблемы.

Поэтому анализ сущности и механизма действия конкуренции, возможности управления ею, регулирования со стороны государства, безусловно, вызывает интерес и у тех, кто работает на рынке транспортных услуг, и у тех, кто готовится прийти работать в транспортную отрасль, и у тех, кто определяет ее стратегическое развитие в свете интересов государства и общества. Особый интерес в этом смысле представляет содержание конкуренции при международных автомобильных перевозках. Никто не задумывается, какие средства и методы конкурентной борьбы могут применяться в разных ситуациях, а ведь их разнообразие велико.

Решающее значение для управляемого развития конкуренции и ее влияния на устойчивое экономическое развитие хозяйства страны и отдельных предприятий имеют условия конкурентной борьбы, которые формируются на отдельных рынках под влиянием государства, политических сил, конъюнктуры и других факторов внешней среды. Политика и стратегия мирового

¹ Расчеты и анализ выполнены по данным отчетов регионального отделения Российской транспортной инспекции и собственных оценок и исследований автора за период с 1993 по 2004 год.

КОНКУРЕНТНОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО — «НИЗКИЕ ИЗДЕРЖКИ» — ЯВЛЯЕТСЯ НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИМЫМ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ, И УДЕРЖАТЬ ЭТО ПРЕИМУЩЕСТВО ВОЗМОЖНО ЗА СЧЕТ ПРОДУМАННОЙ СТРАТЕГИИ И ТАКТИКИ.

рынка транспортных услуг сложилась под воздействием нейтралитета и четкого разделения власти, ограничения сфер влияния национальных перевозчиков стран, участвующих в Евросоюзе и ВТО. В условиях современной России нет ни первого, ни второго.

Естественные сравнительные преимущества России на мировом рынке невелики. В России основным преимуществом являются низкая стоимость рабочей силы при ее количественном избытке. Что создает возможность существенной экономии на затратах по сравнению с затратами аналогичных иностранных перевозчиков. Данное сравнительное преимущество до сих пор остается одним из самых существенных. Высокая технологичность производства транспортных услуг в западных странах в настоящее время определяет более высокий уровень затрат, является барьером для вхождения в отрасль и тормозом дальнейшего развития рынка. Но уровень затрат иностранных перевозчиков под воздействием конкуренции уже стремится к минимальному или близкому к предельно минимальному значению при высоком качестве транспортного обслуживания вообще. Затраты же российских перевозчиков в условиях ужесточения борьбы за качество и высокую технологичность, а также вследствие ценового давления естественных монополистов (цены на топливо) все же остаются значительно ниже среднеевропейских.

Конкурентное преимущество — «низкие издержки» — является наиболее значимым для российских перевозчиков, и удержать это преимущество возможно за счет продуманной стратегии и тактики. Способствовать развитию данного конкурентного преимущества могут такие факторы как: более совершенный, современный, высокоэкономичный парк транспортных средств, и соответственно — улучшение технико-эксплуатационных показателей его работы (или совершенствование их системы), расширение набора услуг (ассортимента), резервы экономии, улучшение организации и управления производством услуг.

На мировом рынке наиболее распространено такое конкурентное преимущество, как специализация. Специализация деятельности на определенном

направлении или наборе услуг охватывает целый спектр вопросов, решение которых способствует укреплению конкурентоспособности национальной отрасли или отдельного перевозчика. К ним относятся: высокое качество, нестандартный набор свойств услуги, специализация подвижного состава, использование современного оборудования, техники и технологии, имиджевые качества репутации перевозчика.

Значимыми и привлекательными для клиента являются, в свете развития и устойчивого применения логистических систем, такие факторы конкурентоспособности транспортных услуг, как: тариф на перевозку, форма оплаты, скорость реагирования на заказ, надежность перевозок, марочный состав подвижного состава, универсальность услуг, реклама и т.д., на которых и должны в первую очередь концентрироваться международные перевозчики. Детальное изучение этих факторов позволяет подобрать действенные, эффективные методы для ведения борьбы или поддержания соперничества с конкурентами.

Тенденции развития видовых транспортных рынков и условий конкуренции на них определяют специфику подбора этих методов. Проводимые опросы среди работников АТП позволили выявить тенденции выбора методов ведения конкуренции в разные периоды развития рынков. Динамика изменения приоритетов в выборе методов для международной конкуренции (между российскими и иностранными перевозчиками) и для национальной конкуренции (между российскими перевозчиками) за одни и те же направления перевозок представлены на рис. 1 и 2.

За период с 1996 по 2004 год изменилась кардинально структура предприятий рыночного (коммерческого) сектора по формам собственности (рис. 4). По сравнению с 1996 годом количество государственных предприятий и предприятий общественных организаций сократилось в 4,5 раза, муниципальных предприятий в 10 раз, предприятий смешанных форм собственности в 7 раз, в основном за счет использования автотранспорта для обеспечения собственных нужд, а не в коммерческих целях. Количество индивидуальных предпринимателей сократилось в 3,6 раза, количество частных предприятий — в 3,2 раза.

Следует отметить основные тенденции этого периода: стабилизация количества предпринимателей, сокращение количества предприятий с частной собственностью и интенсивный рост предприятий смешанных форм собственности, сокращение количества предприятий — участников рынка вообще.

Объективные причины и созданные условия хозяйствования и регулирования деятельности транспортных предприятий отразились на среде субъектов — участников рынка (рис. 5). Структура и количество участников рынка неустойчивы, присутствуют как положительные тенденции (например, в последние годы следует отметить рост количества предприятий, имеющих в своем составе от 11 до 25 автомобилей и от 25 до 50, их доля возросла за 3 года в 2 раза, а доля АТС в них увеличилась на 7%), так и негативные (быстро сокращается количество крупных предприятий — на 46,6%, в то время как доля зарегистрированных в них АТС возросла в 1,5 раза). Сокращается и сфера мелкого бизнеса, за исследуемый период — практически в 3 раза — количество перевозчиков, имеющих 1 автомобиль, только с 2001 года сократилось на 10%, а доля АТС в них — в 2 раза. Именно эта группа представляет интересы индивидуальных предпринимателей — представителей малого бизнеса в международных перевозках на автомобильном транспорте. Основную массу (более 1/3) владельцев предприятий в коммерческом секторе составляют хозяйствующие субъекты, эксплуатирующие от 2 до 5 автомобилей.

Основными причинами отмеченных изменений являются: изменения в технологиях торговли и переработки грузов, которые привели к большей востребованности предприятий-перевозчиков, обеспечивающих доставку средних по величине партий товаров — развитие оптовой и мелкооптовой торговли, укрупнение торговых и распределительных центров, уменьшение количества мелких торговых предприятий, изменение в структуре экспорта и импорта, а также сальдо объемов и структуры внешнеторговых грузов.

Структурные изменения в среде и конъюнктуре рынка, его участников отразились и в адаптации к этим изменениям парка автомобилей, принадлежащих участникам рынка. Общая динамика изменений имеет нестабильный характер практических идентичных колебаний по разным группам автомобилей. Подъемы и спады динамики количества и изменений в структуре парка автомобилей объективно связаны, прежде всего, с ме-

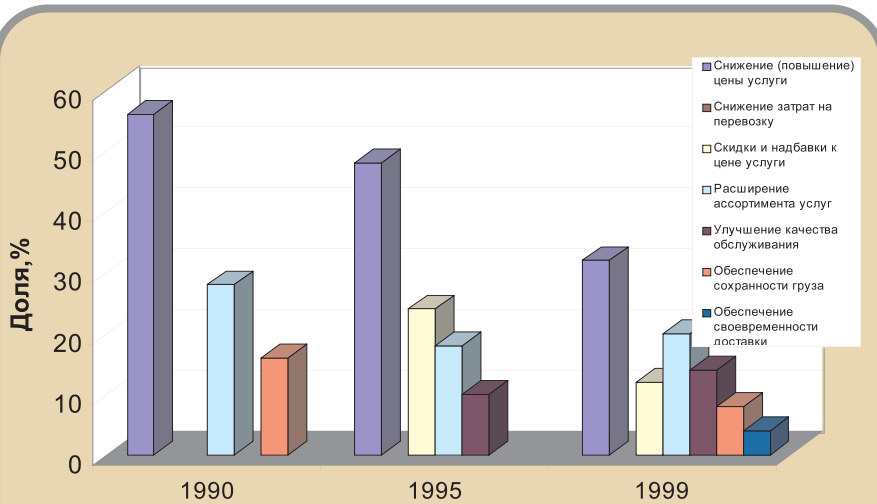


Рис. 1. Динамика набора методов, используемых российскими перевозчиками в конкурентной борьбе

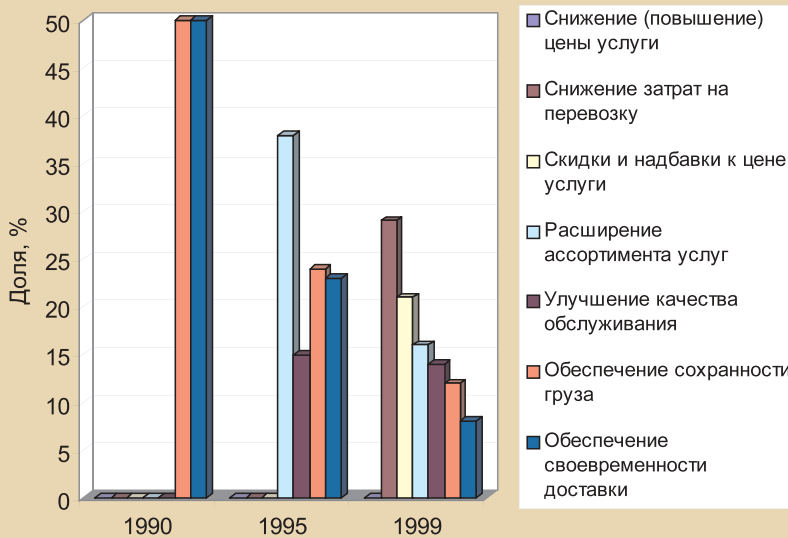


Рис. 2. Динамика набора методов, используемых в конкурентной борьбе между российскими и иностранными перевозчиками

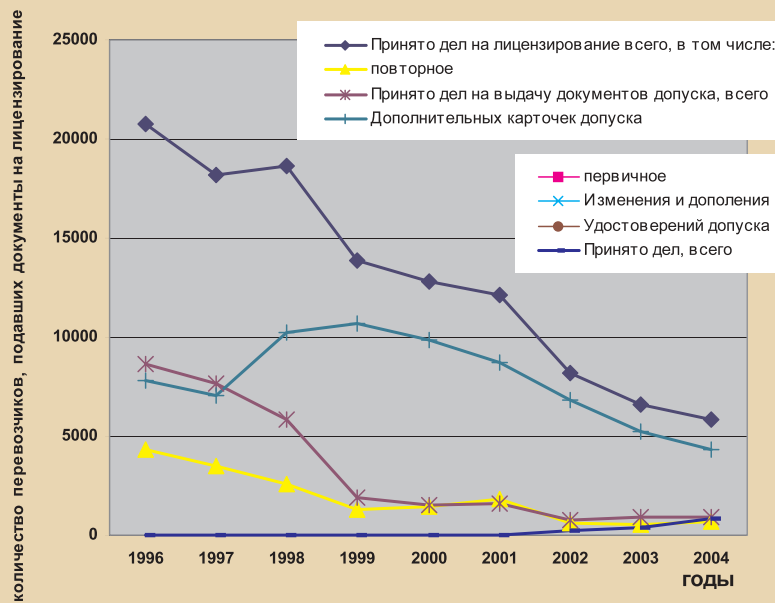


Рис. 3. Динамика лицензионной деятельности по автомобильному транспорту Санкт-Петербурга

тодами регулирования, примененными в отношении автомобильного коммерческого транспорта: подъемы — с облегчением экономических и административных регуляторов (налоги, ставки, нормы и др.); спады с ужесточением — введение новых экологических, весо-габаритных стандартов, законодательных и отраслевых норм и других барьеров.

Предприятия малого бизнеса традиционно не формируют значительных основных фондов, вкладывая свободные средства в приобретение подвижного состава и арендуя здания, сооружения и др. Сокращение постоянной составляющей затрат является одним из главных источников экономии предпринимателей. Однако даже тех средств, которыми располагают предприятия и предприниматели, почти всегда недостаточно для того, чтобы приобрести новый, современный автомобиль, средняя цена которого сейчас от 40 до 250 тыс. долларов США. Государственная политика, направленная на поддержку российского автопрома, перекладывает на плечи представителей международных перевозок дополнительные издержки в виде таможенных платежей за приобретение автомобилей иностранного производства, конкуренцию которым не может составить ни один автомобиль, производимый автопромом России. Иностранные автомобили, даже значительно подержанные, предпочитались предпринимателями как в международной, так и во внутренней доставке, исключительно по соображениям оптимальности соотношения цена-надежность-прибыль. Малые предприятия, не имея возможности самостоятельно качественно выполнить техническое обслуживание и ремонт автомобилей, вынуждены прибегать к услугам автосервиса, который слабо развит и в силу этого дорог.

Можно было бы назвать еще ряд особенностей бизнеса международных автомобильных перевозок в России, имеющих, возможно, не столь большое влияние, самой значительной из которых является практически отсутствующая поддержка государства. Формирование эффективности высокодоходного рыночного сектора, такого, каким являются международные автомобильные перевозки, во многом зависит от прогнозируемого по эффектам и последствиям государственного регулирования, которое в настоящее время практически сводится к использованию в основном методов косвенного регулирования без оценки эффектов.

Автотранспорт является, по существу, безальтернативным для развития мелкого и среднего предпринимательства,

высокотехнологичных отраслей производства и сектора услуг, создания фермерского сектора в сельском хозяйстве, обеспечения международной экономической интеграции, выравнивания экономического развития регионов. Это традиционный, многократно доказанный взгляд современных западных ученых и практиков.

Выявленные особенности и тенденции характерны лишь для России и свидетельствуют о значительной индивидуальности сложившегося рынка международных автомобильных перевозок. Структурные сдвиги по изменению форм собственности указывают на самоорганизационный поиск участниками рынка более устойчивой формы отношений для данных условий конъюнктуры, компенсирующий недостаточное государственное регулирование, где влияние государства привело к возникновению ряда разнонаправленных эффектов, зачастую нивелирующих друг друга и не определяющих объективно выгодных направлений развития экономики отрасли и участников рынка. Одновременно усиливается давление государства, что выводит сферу мелкого предпринимательства в международных перевозках за рамки легального бизнеса, лишая государственную казну значительных доходов в валюте.

Подведем итог. К особенностям международных автомобильных перевозок в России следует, на наш взгляд, отнести: свертывание легального малого бизнеса, а точнее вывод его в сферы, не контролируемые государством; стабильный дефицит собственных средств на развитие, который провоцирует нарастание общего износа парка автомобилей, регрессирующее количество его в эксплуатации и приводит в конечном итоге без поддержки государства к переливу капитала в другие сферы, либо к усилению позиций крупного и среднего бизнеса путем концентрации капитала, слияний и поглощений малых предприятий.

Перспективы. В случае сохранения неустойчивых пока в своей динамике, однако в целом отрицательно влияющих на международные автомобильные

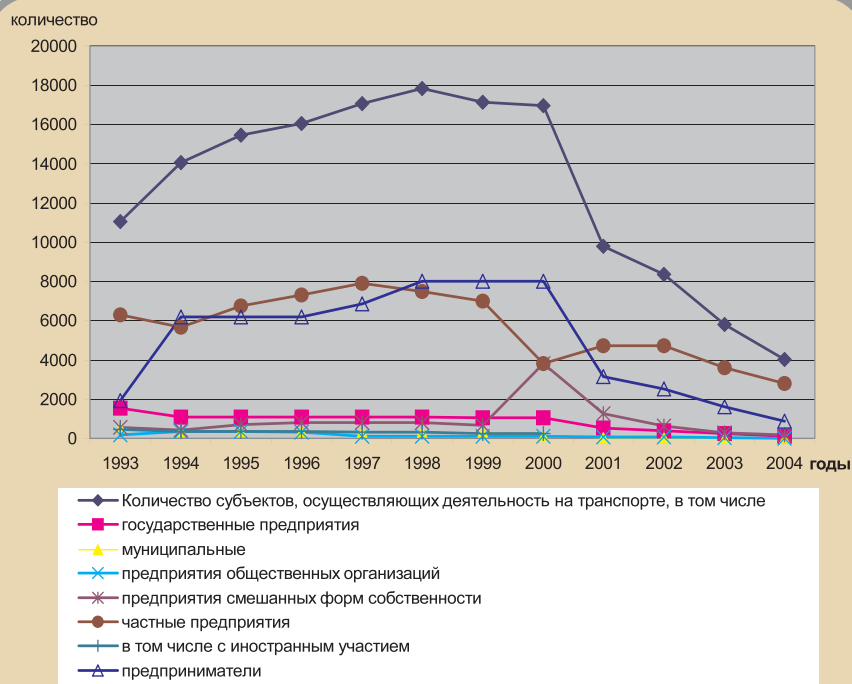


Рис. 4. Динамика структуры участников рынка по формам собственности

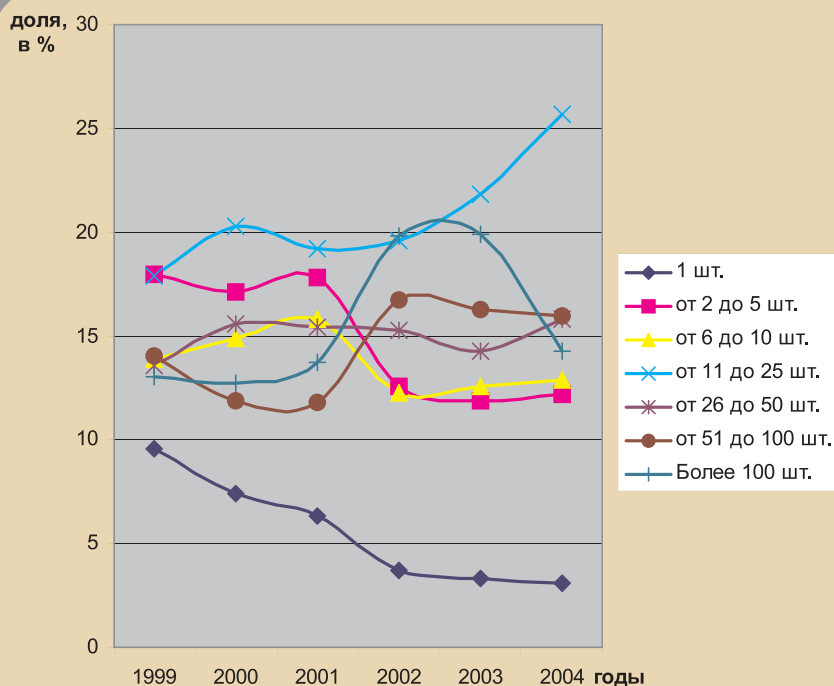


Рис. 5. Структурная динамика количества предприятий на рынке автоперевозок, в %

Государственная политика, направленная на поддержку российского автопрома, переключившись на плечи представителей международных перевозок дополнительные издержки в виде таможенных платежей за приобретение автомобилей иностранного производства, конкуренцию которым не может составить ни один автомобиль, производимый автопромом России.

перевозки тенденций последнего десятилетия и без серьезного внимания со стороны государства нельзя рассчитывать, что этот бизнес позволит сформировать устойчивую рыночно-экономическую платформу развития автомобильного транспорта России в целом, как это предполагалось в начале экономических реформ, и ее весомого присутствия, влияния на мировой рынок транспортных услуг.