

## ПРОБЛЕМЫ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ РОССИЕЙ И ПОЛЬШЕЙ<sup>1</sup>

Е.Пономарева, С.Судаков

*Прекращение автомобильных грузовых перевозок между Россией и Польшей и последовавшее за ним прекращение перевозок между Россией и Украиной привело к частичной переориентации российских перевозчиков на маршруты через страны Балтии. При этом наибольший негативный эффект от прекращения автомобильных грузовых перевозок наблюдался как раз для Польши и Украины, которые являлись инициаторами закрытия границ для перевозчиков. Возможно, именно оценка негативных эффектов привела к тому, что 1 апреля России и Польше удалось обменяться разрешениями на автомобильные грузоперевозки – 170000 каждой стороне до конца года.*

По данным Всемирного Банка, автомобильные грузоперевозки являются ключевым способом наземных перевозок товаров между странами – на них приходится около 80% товарооборота наземным транспортом<sup>2</sup>. Мировой практикой в области международных автомобильных перевозок является разрешительный порядок перевозки груза по территории иностранного государства перевозчиками-нерезидентами. В начале февраля 2016 г. Россия и Польша не смогли согласовать объем квот и разрешений на грузовые перевозки<sup>3</sup>, что привело к краткосрочному прекращению (примерно на один месяц) автомобильных грузовых перевозок между ними, переключению перевозчиков на другие маршруты и остановке автомобильных грузовых перевозок между Россией и Украиной.

Двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении<sup>4</sup>, заключаемые между странами, предоставляющими этот вид услуг, являются основным документом, регулирующим доступ на рынок услуг международных автомобильных грузовых перевозок<sup>5</sup>. Управление доступом происходит посредством выдачи разрешений на автомобильные грузоперевозки в рамках согласованных странами квот, которые, в том числе, ограничивают предоставление аналогичных видов услуг ком-

1 Статья из ОМЭС. 2016. № 5 (23). Март. Опубликовано под названием «Автоперевозки Россия–Польша: риски и последствия».

2 Quantitative Analysis of Road Transport Agreements (QuARTA) // World Bank, 2013.

3 Подробнее см. официальный сайт Министерства транспорта РФ: [http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT\\_ID=29685](http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=29685). В частности, в официальном письме Е. Шмита было высказано неудовлетворение усилением государственного контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок и изменением ответственности за нарушение порядка их выполнения в России. На данный момент страны возобновили автомобильные перевозки до 15 апреля 2016 г., обменявшись 20 тыс. разрешений с каждой стороны.

4 Bilateral agreements on road transport.

5 По данным Всемирного Банка в 90% всех двусторонних соглашений каботаж запрещен. См. подробнее Quantitative Analysis of Road Transport Agreements (QuARTA) // World Bank, 2013.

паниями третьих стран (не участвующих в соглашении). Обычно разрешения выдаются на ежегодной основе.

Потоки грузов из Польши в Россию и из России в Польшу относительно низки: доля внешнеторгового оборота между этими двумя государствами составляет в среднем 2,5–2,9%<sup>1</sup> во внешнеторговом обороте России со всеми странами мира. Тот же показатель торговли со всеми странами ЕС составляет 42–48%<sup>2</sup>, что превращает перевозки между Россией и странами Европы<sup>3</sup> в наиболее востребованные среди перевозчиков как Польши, так и России. В начале 2016 г. Польша снизила число выдаваемых российским перевозчикам транзитных разрешений. В результате, по оценкам Ассоциации международных автомобильных перевозок России<sup>4</sup>, доля российских перевозчиков на маршруте из стран Западной Европы в Россию через территорию Польши в настоящее время составляет не более 30%.

В результате российские транспортные компании переориентировались на другие маршруты поставки грузов в страны Западной Европы, например, через Украину и Латвию, Литву, Эстонию<sup>5</sup>. В результате переориентации российских перевозчиков на маршруты через Украину последовало сначала неофициальное (с украинской стороны), а затем официальное прекращение<sup>6</sup> автомобильных грузовых перевозок между Россией и Украиной до 25 февраля 2016 г.<sup>7</sup>

Прекращение действия разрешений на автомобильные перевозки ведет к следующим последствиям:

- Удорожание услуг по перевозке вследствие роста издержек при смене маршрута. Переключение российских перевозчиков при транспортировке грузов из России в страны Западной Европы на сухопутный маршрут через Украину удлиняет расстояние транспортировки на 500–1000 км<sup>8</sup> при средней длине маршрута из стран Западной Европы в европейскую часть России около 4000–6000 км и его средней стоимости в 4000–6000 евро за поездку или около 2000–3000 евро в сутки (при средней продолжительности поездки 1,5–2 суток)<sup>9</sup>. Таким образом, прирост издержек на 1 машину составляет порядка 10–20%, или 500–1000 евро. Однако, в период с 11 по 25 февраля 2016 г. данный маршрут не являлся доступной альтернативой<sup>10</sup>. Еще одним маршрутом между Россией и

1 Данные ФТС по Внешней торговле Российской Федерации по основным странам и группам стран за 2015–2016 гг.

2 Там же. По данным ФТС, в абсолютном выражении внешнеторговый оборот России и ЕС за 2015 г. составил порядка 236 млрд долларов.

3 Преимущественно, Германией, Нидерландами, Италией и Францией.

4 Официальный сайт газеты «Взгляд», <http://vz.ru/economy/2016/2/12/793892.html>.

5 См. подробнее официальный сайт портала газета.ru [http://www.gazeta.ru/auto/2016/02/19\\_a\\_8082899.shtml](http://www.gazeta.ru/auto/2016/02/19_a_8082899.shtml).

6 Официальное прекращение перевозок сначала вступило в силу со стороны России в ответ на неофициальное блокирование проезда российскими перевозчиками территории Украины.

7 См. подробнее официальный сайт Министерства транспорта РФ: [http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT\\_ID=29955](http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=29955).

8 Оценка удлинения сухопутного маршрута при проезде по территории Украины вблизи польской границы.

9 Среднее значение прейскурантов компаний, занимающихся международными перевозками, а также оценок сайта [searates.com](http://searates.com).

10 Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации, [http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT\\_ID=29892](http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=29892).

Западной Европой является путь через Литву и Швецию с паромной переправой между городами Клайпеда (Литва) и Карлсхамн (Швеция). В этом случае расстояние транспортировки возрастает примерно на 1000–1200 км, из которых 420 км составляет расстояние паромной переправы и примерно 600–800 км прирост сухопутного маршрута. Прирост стоимости в этом случае складывается из увеличения стоимости сухопутного маршрута (600–800 евро) и стоимости паромной переправы (230–300 евро<sup>1</sup>); прирост издержек транспортировки на 1 машину составляет 16–22% или 800–1100 евро. Следует отметить, что в силу наличия специфики по видам транспорта<sup>2</sup>, а также в силу того, что протяженность других альтернативных маршрутов по сравнению с общепринятыми маршрутами перевозок намного более существенна<sup>3</sup>, доля перевозок по альтернативным маршрутам по сравнению с озвученными крайне незначительна. По оценке Председателя Комитета Государственной Думы по транспорту Е. Москвичева<sup>4</sup>, в 2015 г. российские перевозчики совершили около 160 тыс. поездок по территории Польши, что соответствует в среднем 440 поездкам в сутки. Удорожание поездки в среднем на 700–1000 евро приведет к дополнительным издержкам российских перевозчиков в размере 380000–450000 евро в сутки или 139–160 млн евро в год. Прекращение движения грузовиков на российско-украинской границе привело к сокращению потока машин из России на Украину примерно на 170–200 штук<sup>5</sup> в сутки. Потери от их переориентации на маршрут через Литву и Швецию можно оценить в 140000–200000 евро в сутки или примерно 51–73 млн евро в год. Помимо удорожания стоимости перевозок при смене маршрута, также происходит увеличение времени транспортировки: увеличение маршрута на 500–1000 км<sup>6</sup> приведет в задержке доставки грузов на 14–16 часов при средней скорости грузовой машины в 60 км/ч и средней скорости сухопутной перевозки в 45 км/ч<sup>7</sup> (с учетом остановок и времени оформления документов при пересечении границ). Увеличение сроков при переключении на маршрут через Литву и Швецию с учетом паромной переправы составляет около суток. Для товаров с ограниченным сроком годности и специальными условиями транспортировки такое увеличение сроков может являться недопустимым.

1 Оценка стоимости в соответствии с прейскурантом на перевозку машин с фургоном на пароме Клайпеда–Карлсхамн.

2 Возможности перевозки отдельных грузов только определенными видами транспорта.

3 Что выражается в существенном удорожании услуг по перевозке.

4 Официальный сайт газеты РБК, <http://www.rbc.ru/business/01/02/2016/56adc10b9a79476a30b36f8e>.

5 Оценка на основе сопоставления данных ФТС («Сведения о загруженности автомобильных пунктов пропуска за сутки», <http://customs.ru/avtochkp/>) по количеству транспортных средств, прошедших через пункты пропуска на российско-украинской границе, в соответствующие дни недели во время приостановки перевозок (15.02.2016) и при их возобновлении (21.03.2016) в предположении о том, что сокращение потока машин на границе обусловлено только наличием или отсутствием возможности проезда в Украину для российских перевозчиков.

6 При проезде через Украину.

7 Оценка средней скорости сухопутной перевозки сайта searates.com.

- Недополучение выручки российскими грузоотправителями за счет удлинения сроков доставки грузов между Россией и европейскими странами<sup>1</sup>, в том числе Россией и Польшей, а также Россией и Украиной. В предположении о том, что каждая грузовая машина, следующая из России в страны Европы через Польшу, провозит груз средней стоимостью около 22000 долларов<sup>2</sup>, стоимостная задержка доставки груза может быть оценена как 1/365 ключевой ставки ЦБ РФ, умноженной на среднюю стоимость груза в машине, что составляет 6–7 долларов за машину в сутки или около 2800–3000 долларов в сутки для всех грузоотправителей, осуществляющих перевозку через Польшу с помощью российских перевозчиков. Средняя стоимость груза в машине, следующей через российско-украинский участок границы, составляет примерно 16000 долларов<sup>3</sup>, а издержки грузоотправителей – 4–5 долларов на машину или около 900–1000 долларов в сутки для всех грузоотправителей, осуществляющих перевозку через Украину с помощью российских перевозчиков.
- Недополучение выручки транспортным сектором Польши и Украины. Так как для польских и украинских перевозчиков закрытие границ с Россией на рассматриваемом маршруте означает фактическую невозможность доставить товар в конечную точку назначения, потери этих стран можно оценить через недополученную прибыль перевозчиков. По данным Ассоциации международных перевозчиков Польши, ежедневно в Россию въезжало около 600<sup>4</sup> польских грузовиков, а с Украины в Россию, по данным ФТС, порядка 80–100 украинских грузовиков<sup>5</sup>. При средней стоимости поездки около 2000–3000 евро в сутки<sup>6</sup>, польские перевозчики недополучают примерно 1,5 млн евро в сутки, а украинские – примерно 225000 евро в сутки или около 548 млн и 82 млн евро в год, соответственно.
- Недополучение выручки европейскими грузоотправителями наблюдаться не будет, так как для них (в предположении о конкуренции на рынке международных перевозок) есть возможность смены перевозчика без прироста в стоимости.

1 В предположении, что смены поставщика транспортных услуг не происходит.

2 Рассчитано на основе статистики ФТС за 2014 г. (более поздние данные недоступны) по стоимостному и физическому объему экспорта через пункты пропуска на границах России с Белоруссией и Польшей, а также количеству транспортных средств, перевезших соответствующие грузы.

3 Рассчитано на основе статистики ФТС за 2014 г. (более поздние данные недоступны) по стоимостному и физическому объему экспорта через пункты пропуска на границах России с Украиной, а также количеству транспортных средств, перевезших соответствующие грузы.

4 Официальный сайт Газеты.ру, [http://www.gazeta.ru/auto/2016/02/04\\_a\\_8056457.shtml](http://www.gazeta.ru/auto/2016/02/04_a_8056457.shtml).

5 Оценка на основе сопоставления данных ФТС («Сведения о загрузенности автомобильных пунктов пропуска за сутки», <http://customs.ru/avtochkp/>) по количеству транспортных средств, прошедших через пункты пропуска на российско-украинской границе, в соответствующие дни недели во время приостановки перевозок (15.02.2016) и при их возобновлении (21.03.2016) в предположении о том, что сокращение потока машин на границе обусловлено только наличием или отсутствием возможности проезда в Россию для украинских перевозчиков.

6 Предполагая, что на рынке автомобильных перевозок между РФ и странами Западной Европы перевозчики разных стран могут конкурировать между собой, стоимости транспортировки груза польских, украинских и российских перевозчиков должны быть примерно равны.

В результате сложившейся ситуации наибольшие потери в условиях запрета перевозок несут Польша и Украина за счет отсутствия проезда на территорию России – 1,5 млн евро в сутки и 225 тыс. евро в сутки, соответственно. Потери РФ в этом случае также существенны (в среднем около 170 тыс. евро в сутки), однако значительно ниже, чем потери Украины и Польши. В долгосрочном периоде необходимо также учитывать негативные эффекты от приостановки уже отправленных грузов, задержки, удорожания поставок импортных промежуточных товаров в Россию (при переключении на другие виды транспорта и маршруты, а также за счет транзакционных издержек смены перевозчика), что скажется на объемах и качестве внутреннего производства в долгосрочном периоде. При длительном ограничении доступа европейских товаров, перевозимых автомобильным транспортом, на российский рынок возможно развитие процессов импортозамещения, однако, этот процесс является длительным и эффект может быть замечен только через 2–3 года. Повторение событий февраля 2016 г. приведет к переходу российских перевозчиков на новые маршруты (преимущественно через страны Балтии), которые уже были освоены. ●