

БЕЛОРУССКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОНГРЕСС «ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА»

Секция №4 Семинар ЕЭК ООН «Совершенствование национального потенциала для облегчения межрегиональных перевозок по европейским транспортным маршрутам»

Надежность и эффективность эксплуатации транспортных средств для международных автомобильных перевозок

31 мая 2007 года

Гриц Георгий Васильевич, зам. директора ГНУ «Центр системного анализа и стратегических исследований НАН Беларуси», к.э.н.

Научно-исследовательской работы «Проведение исследований, разработка методики оценки и расчет экономической эффективности использования автомобилей отечественного и зарубежного производства на международных грузоперевозках»

Заказчик – Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков.

Исполнитель – Центр системного анализа и стратегических исследований Национальной академии наук Беларуси (при участии БГПА и ОИМ НАН Беларуси)

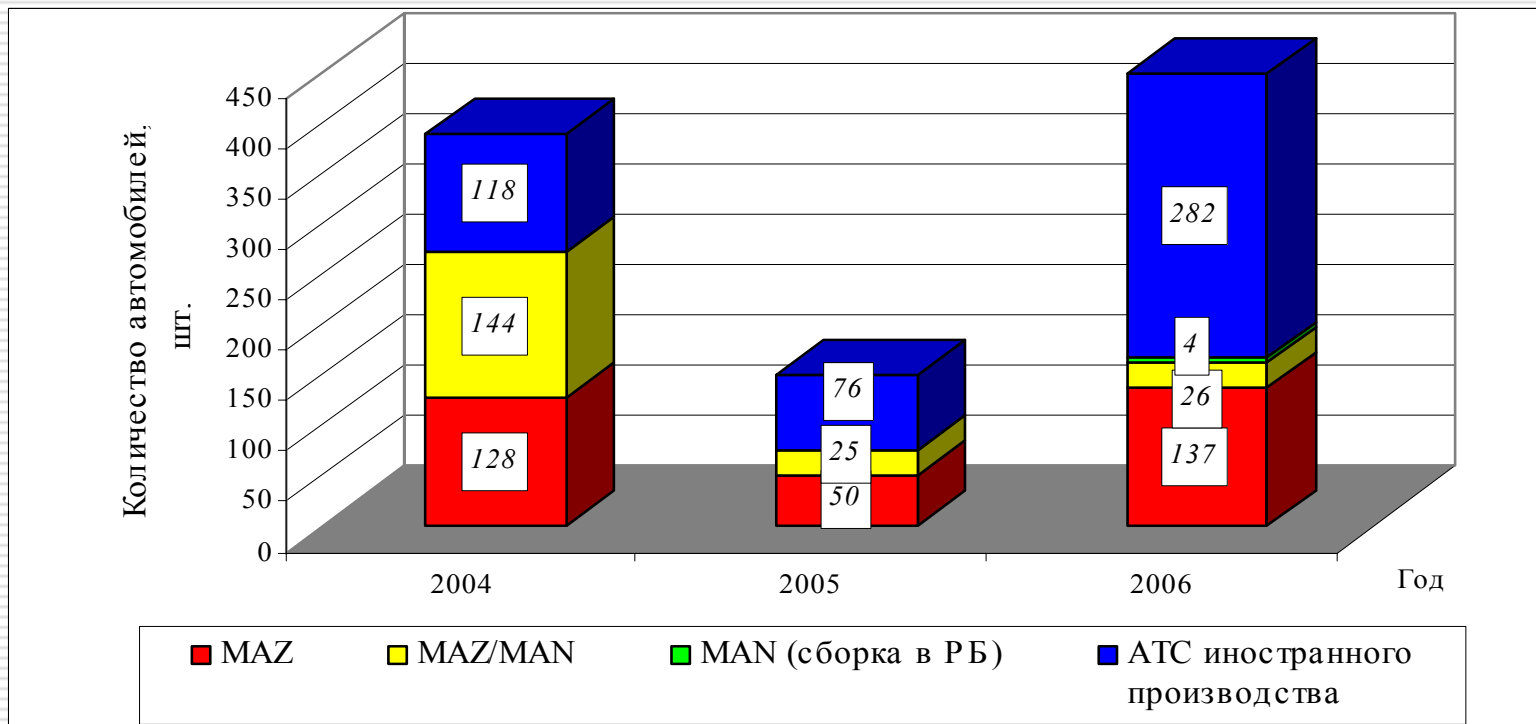
Целью проведенных исследований являлась - комплексная оценка влияния свойств автотранспортных средств отечественного и импортного производства на экономическую эффективность их использования в сфере международных автомобильных перевозок грузов, разработка рекомендаций для участников рынка международных автомобильных перевозок и органов государственного управления по повышению конкурентоспособности белорусских автомобильных международных перевозчиков и отечественных АТС, предназначенных для международных перевозок.

Международные автомобильные перевозки грузов можно отнести к тем отраслям национальной экономики, которые в условиях глобализации мирохозяйственных связей и территориального месторасположения Республики Беларусь, не только имеют значительный потенциал, но и изначально могут рассматриваться в качестве стабильного источника доходов в государственный бюджет.

В международных автомобильных перевозках подвижной состав начинает приносить прибыль не позднее, чем через три года нормальной эксплуатации.

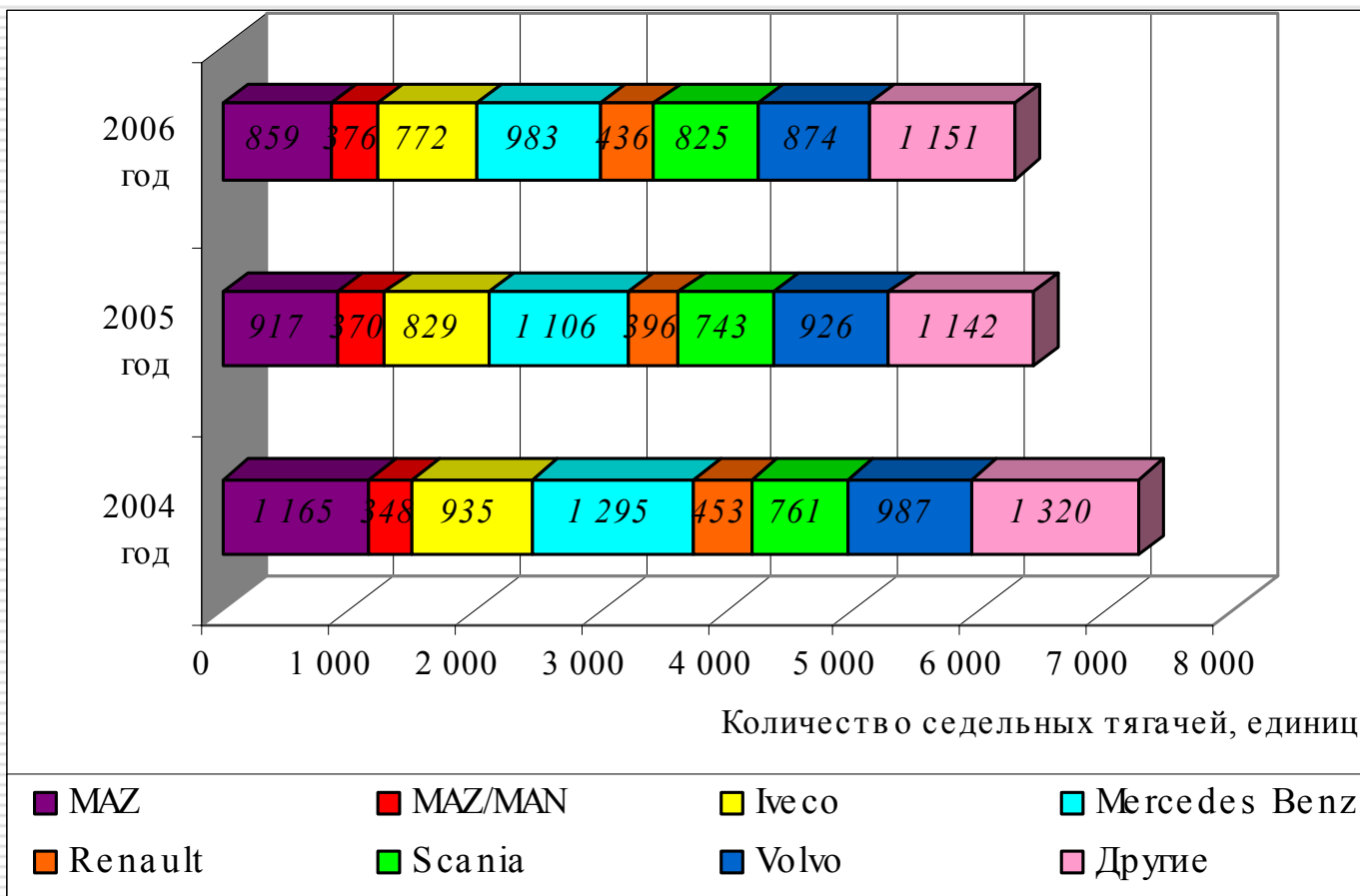
В тоже время, белорусские автотранспортные компании, специализирующиеся на международных перевозках, из-за несбалансированной, во многом противоречивой и непоследовательной законодательной и налоговой политики находятся в не-равноценных условиях работы по сравнению с потенциальными иностранными конкурентами.

Поставленная цель - насыщение национального рынка белорусскими тягачами – так и не была достигнута. За период 2004-2006 гг. белорусскими международными автоперевозчиками было приобретено 990 новых (текущего года выпуска) седельных тягачей и грузовых автомобилей.

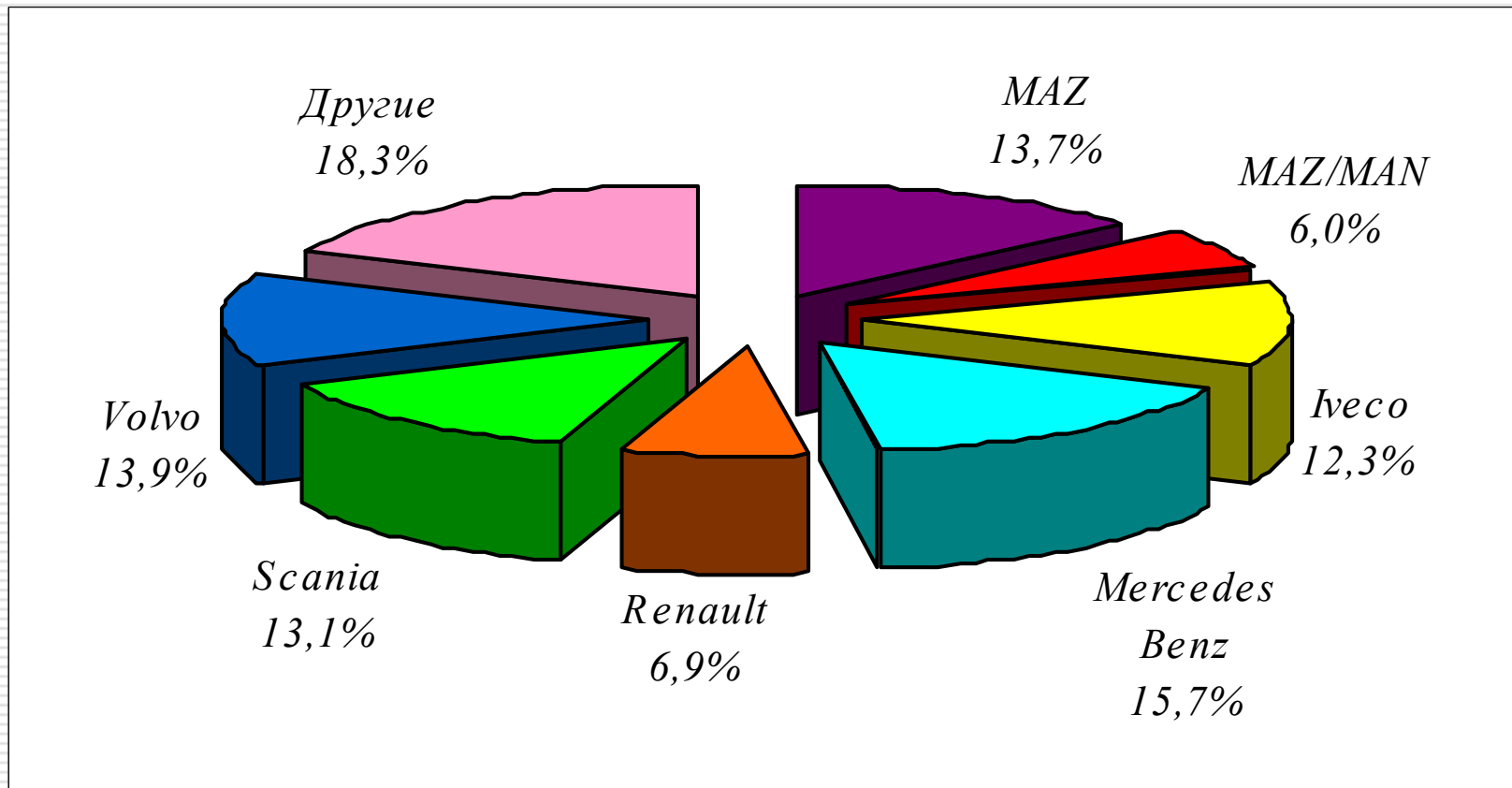


Количество приобретенных новых седельных тягачей и грузовых автомобилей (текущего года выпуска) в 2004-2006 гг.

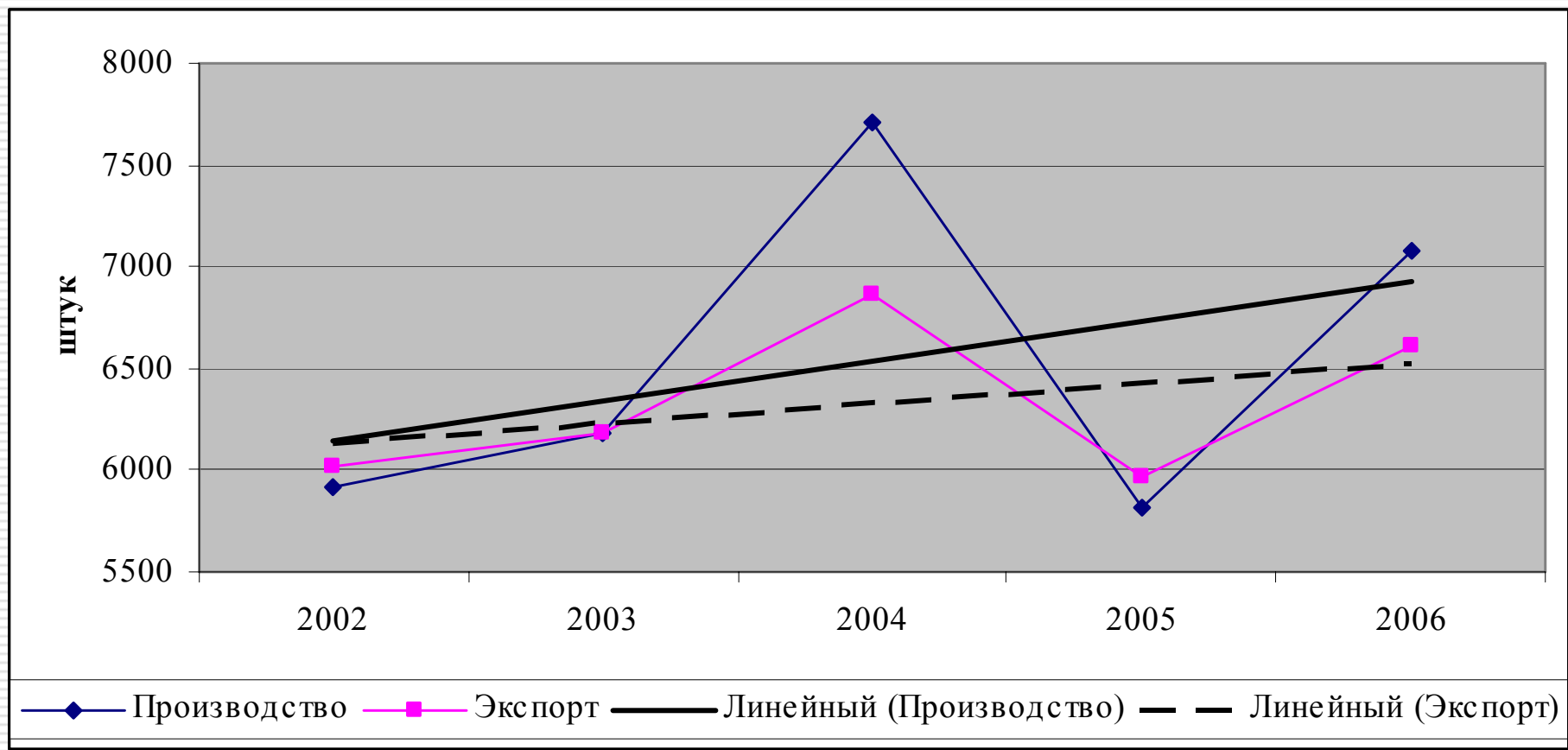
Структура и количество седельных тягачей, зарегистрированных для осуществления международных перевозок с использованием процедуры МДП



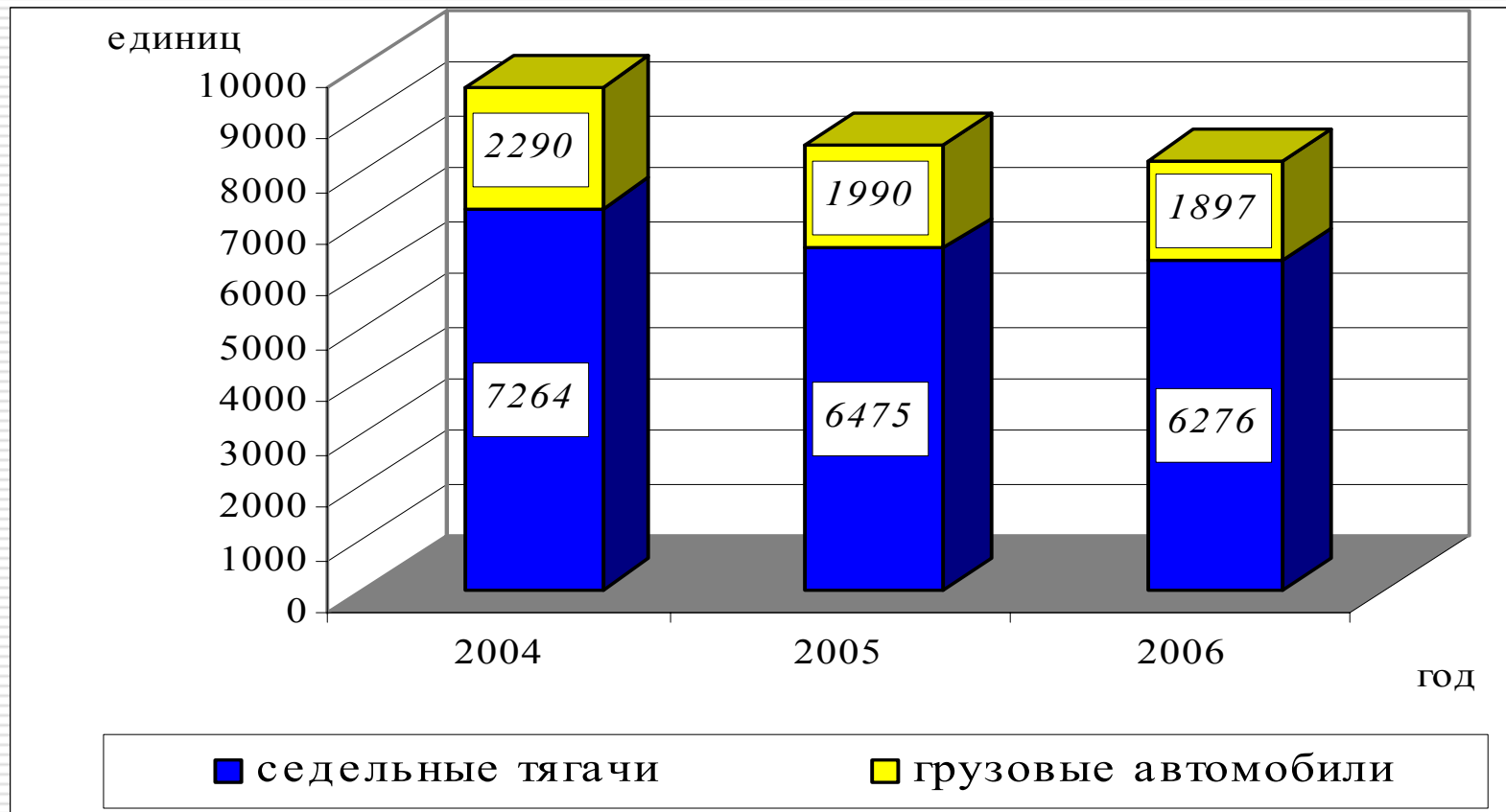
Структура седельных тягачей, зарегистрированных для осуществления международных перевозок грузов с использованием процедуры МДП в 2006 г.



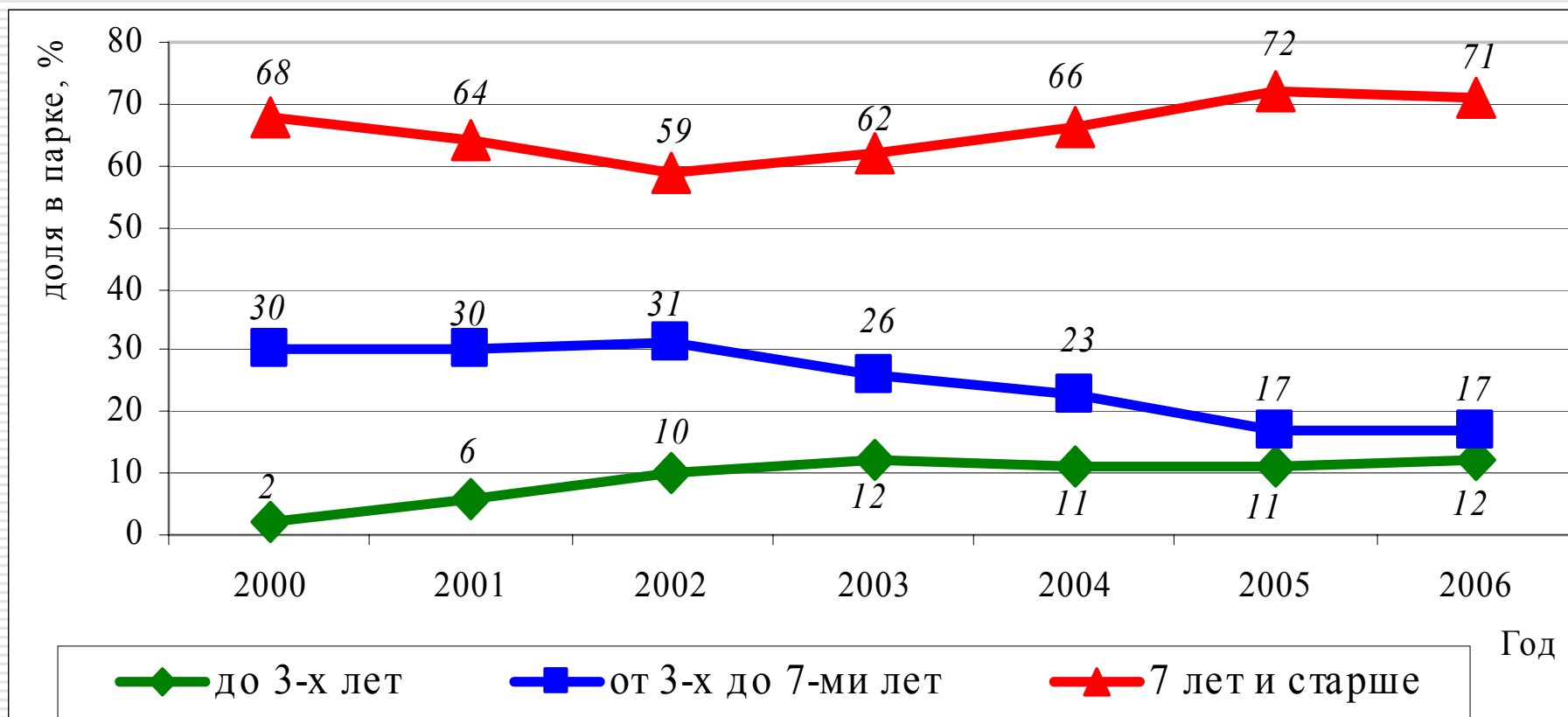
Объемы производства и экспорта седельных тягачей в/из Беларуси в 2002-2006 гг.



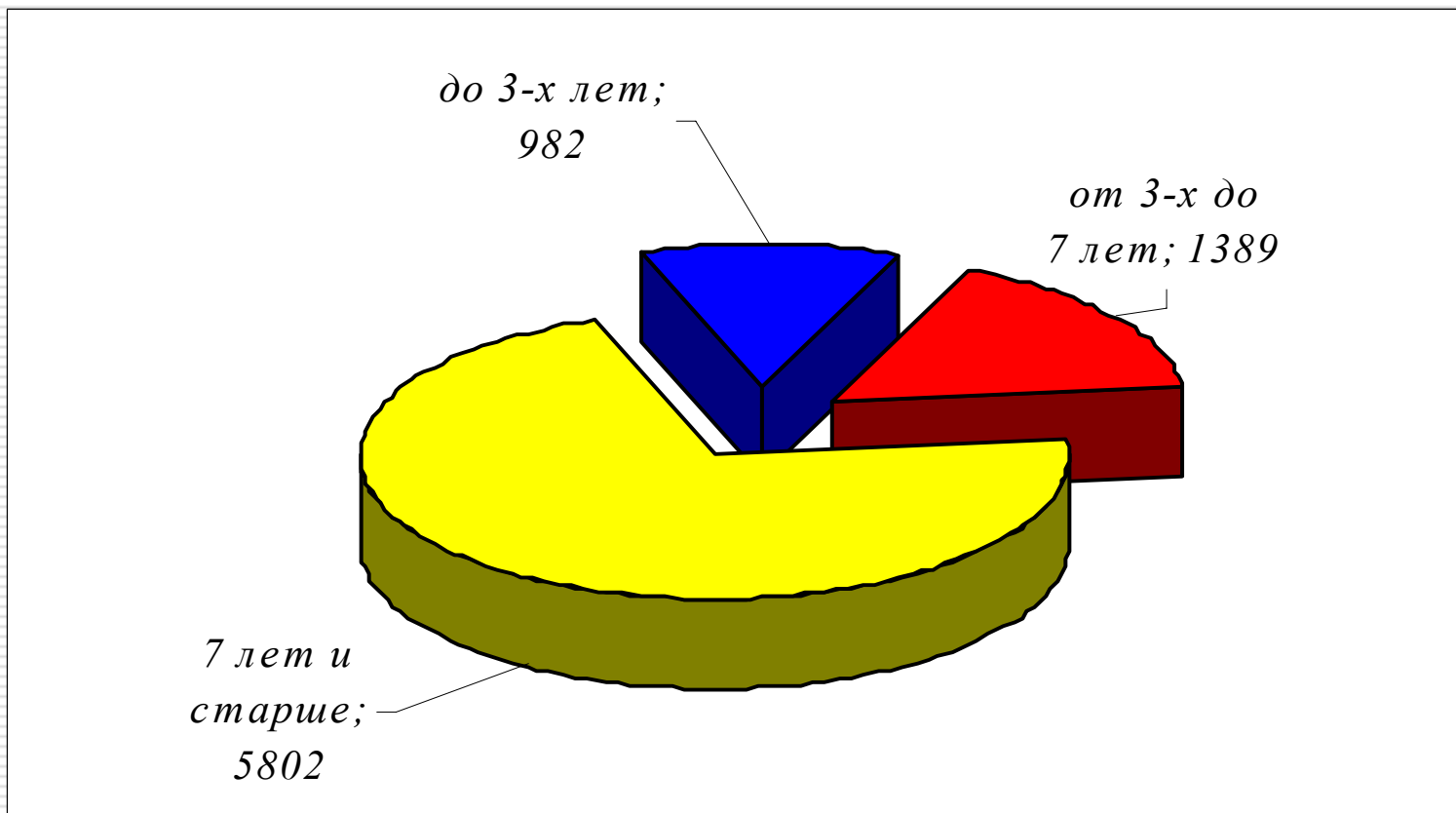
Количество АТС, зарегистрированных для осуществления международных перевозок с использованием процедуры МДП



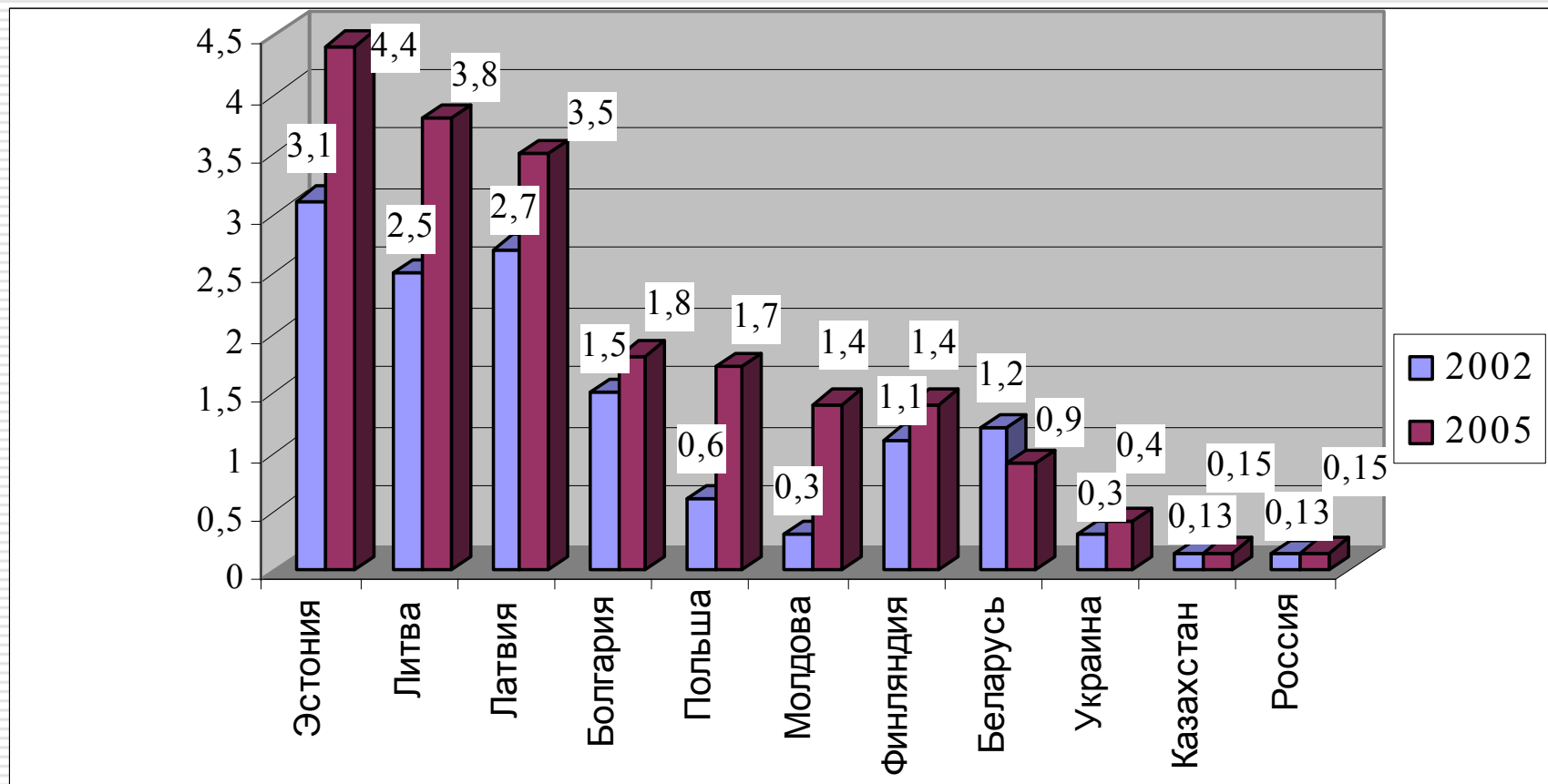
Динамика возрастной структуры АТС, зарегистрированных для осуществления международных перевозок с использованием процедуры МДП



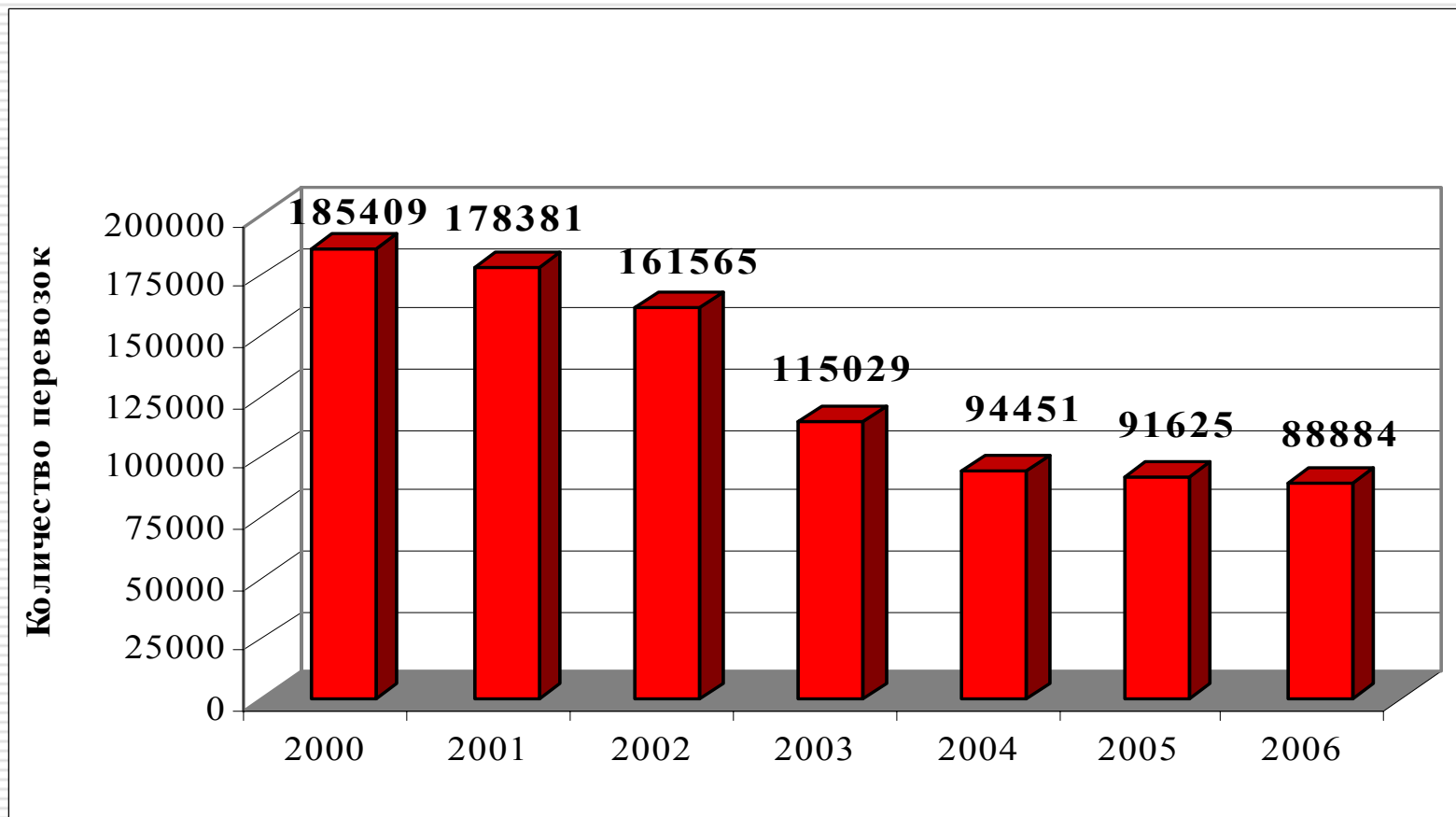
Структура АТС международных грузоперевозчиков в 2006г. по возрастным группам



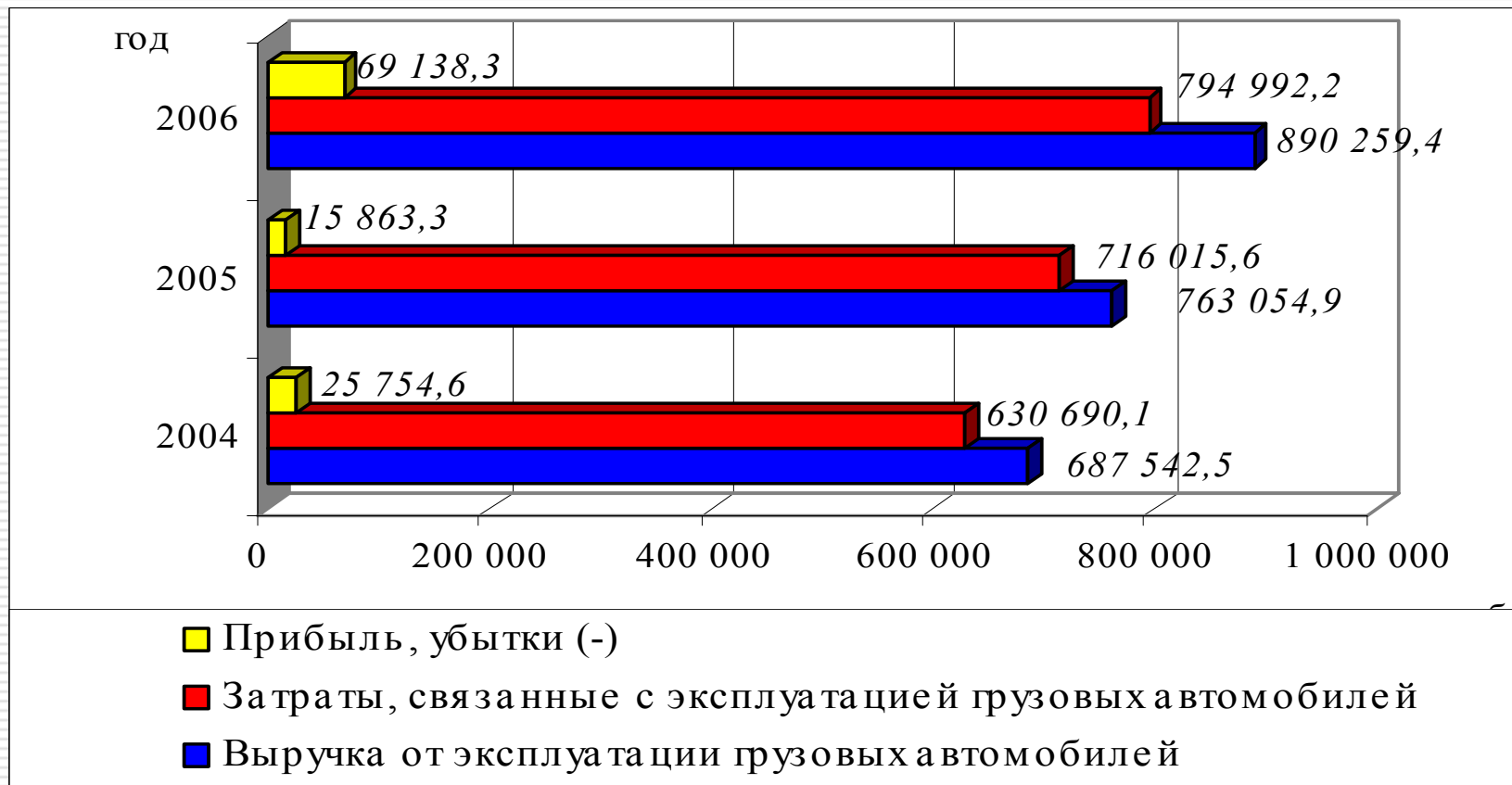
Удельная оснащённость подвижным составом для международных перевозок в ряде стран Европы (кол-во автопоездов на тыс. жителей)



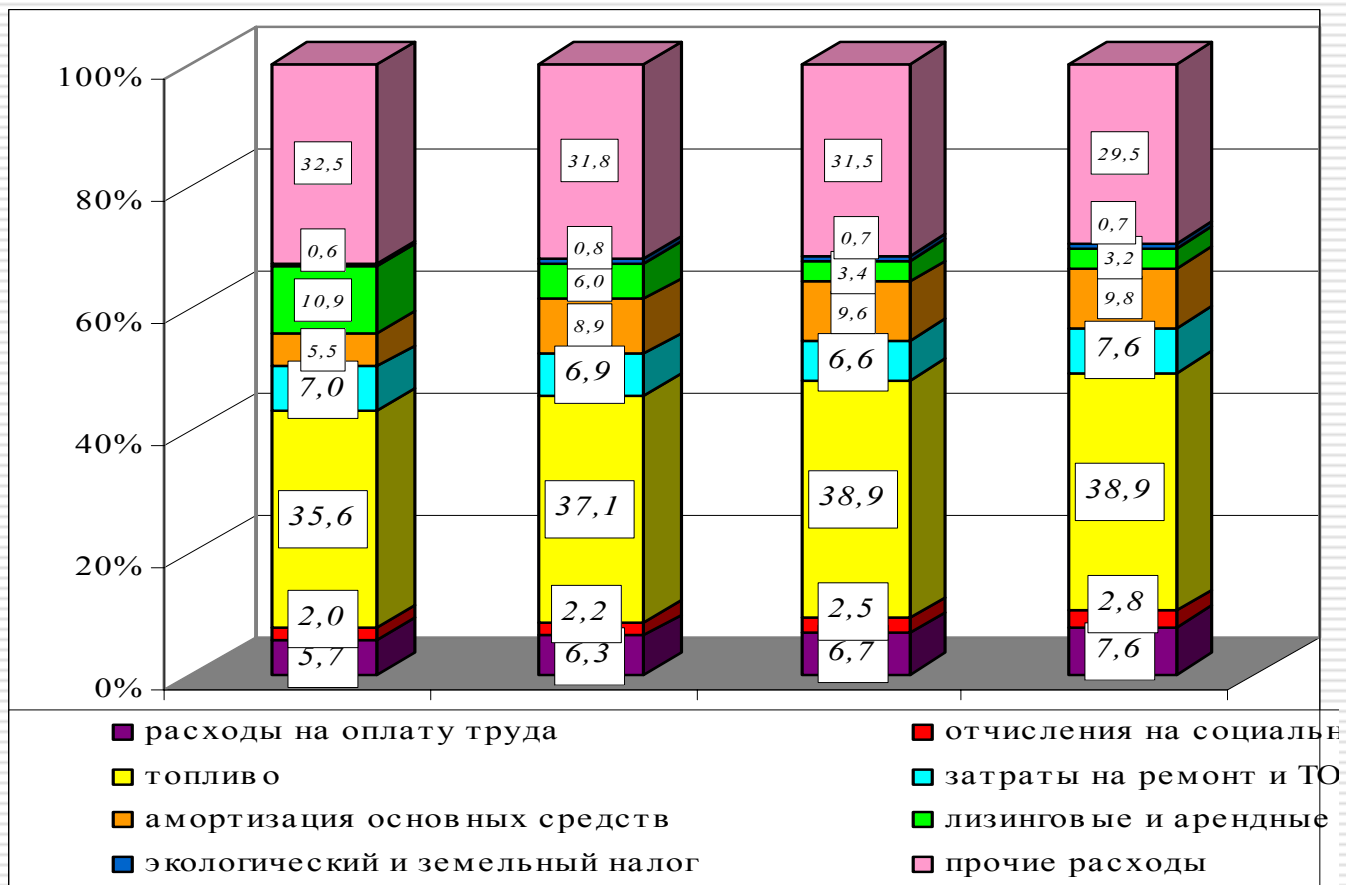
Транзит белорусских МАП через территорию Беларуси за 2000-2006 гг.



Динамика выручки, затрат и прибыли от эксплуатации на международных грузовых перевозках за 2004-2006 гг.

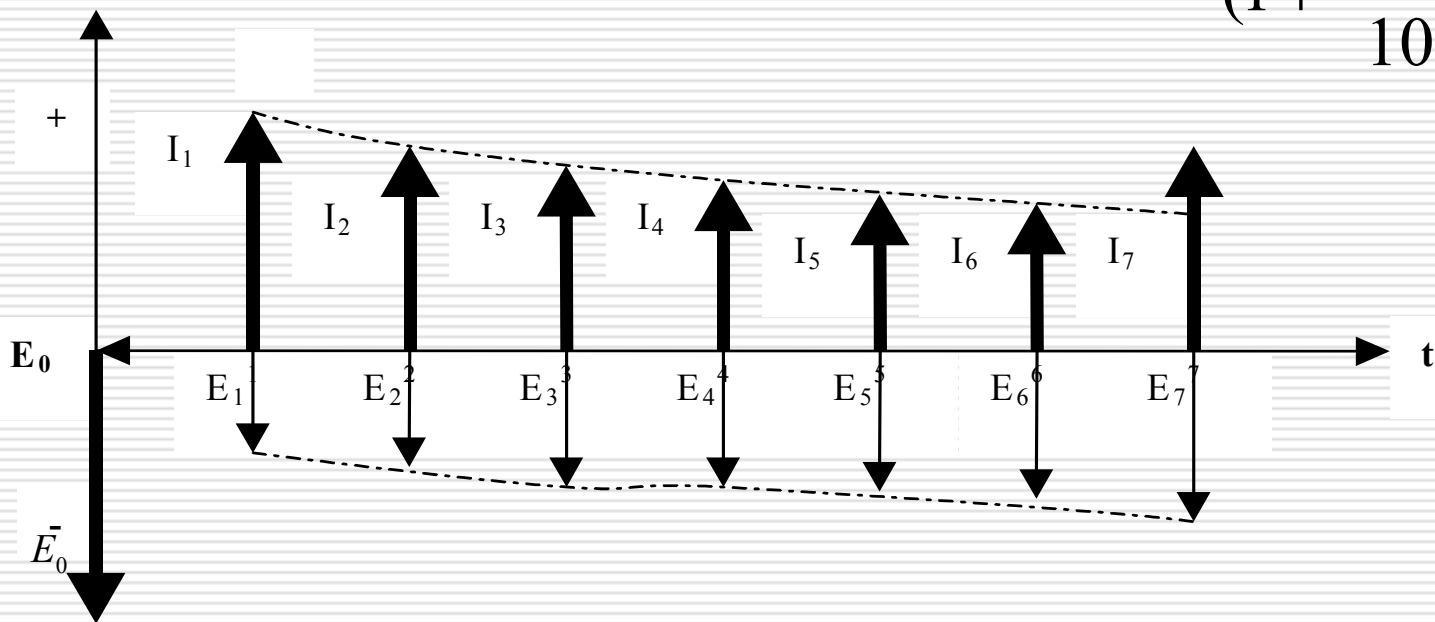


Динамика структуры усредненных затрат, связанных с эксплуатацией АТС, за 2003-2006 гг.



В качестве критерия оценки эффективности АТС используется интегральный показатель в виде средней внутренней нормы рентабельности *AIRR* (Average internal rate of return), которая представляет собой отношение полезного эффекта от потребления продукции к суммарным затратам на ее создание и эксплуатацию

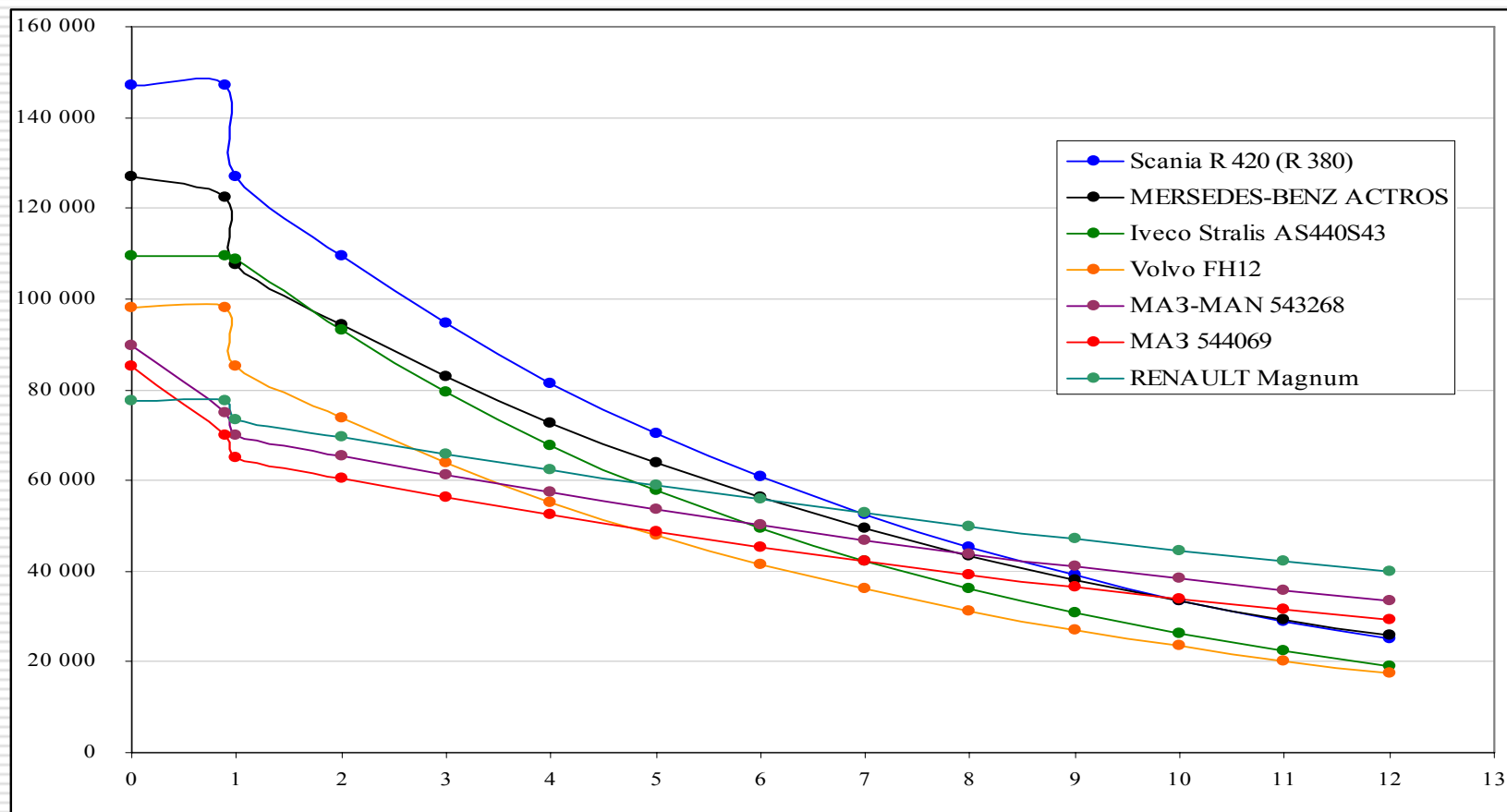
$$E_0 - \sum_{t=1}^{t=T_9} \frac{(I_t - E_t)}{\left(1 + \frac{AIRR}{100}\right)^t} = 0,$$



Сбор информации производился посредством анкет, которые содержат вопросы по основным направлениям работы АТС и разрабатывались с учетом двух групп анкетизируемых: непосредственно на МАП и компаний-дилеров, которые реализуют в Беларуси АТС

Каждая анкета содержит информацию о характеристике автомобиля, о количестве и роде поломок на линии, о режиме работы, об аварийности и географии перемещения. Анкеты заполнялись на следующие модели автомобилей: MAZ 544069, MAZ-MAN 543268, Iveco Stralis AS440S43, Volvo FH12, RENAULT Premium, MERSEDES-BENZ ACTROS, Scania R 420 (R 380), которые более половины рабочего времени использовались на международных перевозках.

Сравнительный анализ рыночной стоимости объектов оценки на вторичном рынке в динамике, USD



Факторы, определяющие эффективность использования тестируемых АТС

1. В результате проведенных исследований установлено, что среднегодовые затраты на эксплуатацию АТС зарубежного производства на 5,6% (около 2500 Евро в год) ниже, чем по отечественным автомобилям. Наибольшие превышения установлены по удельным затратам на топливо – на 8,5%, и по удельным затратам на ТО и ремонт – на 70%. В тоже время, необходимо отметить, что удельные затраты на ТО и ремонт автомобилей отечественного производства в первые годы эксплуатации превышают аналогичные затраты по автомобилям зарубежного производства только на 2%.

Факторы, определяющие эффективность использования тестируемых АТС

2. Капиталоотдача при эксплуатации автомобилей МАЗ и МАЗ-МАН в среднем на 50% больше капиталоотдачи при эксплуатации аналогичных автомобилей зарубежного производства, за счет того, что стоимость отечественной техники в среднем на 36% ниже импортной, а коэффициент интегральной загрузки у импортной техники на 2,5% выше. Однако определяющее влияние на рентабельность капитала оказывает рентабельность продаж, которая имеет положительное значение для автомобилей импортного производства и отрицательное – для отечественных. В частности она составляет для автомобилей марки Volvo FH12 (8,04%), для автомобилей марки МАЗ 544068 (-3,47%).

Факторы, определяющие эффективность использования тестируемых АТС

3. Среднегодовая выручка по АТС зарубежного производства на 2,5%(около 1000 Евро в год) выше, чем по отечественным автомобилям. Это объясняется тем, что если в первые годы эксплуатации простои в ТО и ремонтах по этим автомобилям сопоставимы, то в среднем за семь лет эксплуатации автомобили семейства МАЗ простаивают в ТО и ремонтах на 10 дней больше, чем импортные автомобили.

Факторы, определяющие эффективность использования тестируемых АТС

4. Основная доля расходов на эксплуатацию АТС в основном связана с ростом затрат на техническую эксплуатацию (техническое обслуживание и текущий ремонт). При этом следует отметить, что при росте поломок АТС на линии автотранспортные предприятия несут затраты, связанные с заездом на СТО, необходимостью вызова тягача и буксировкой автомобиля, перегрузом груза в другое автотранспортное средство, штрафами из-за недоставки груза в срок и т. д. Как следствие, существенная доля затрат при эксплуатации автомобилей семейства МАЗ связана с большими затратами на восстановление АТС в связи с неразвитостью сети сервиса данных автотранспортных средств в странах Западной Европы.

Факторы, определяющие эффективность использования тестируемых АТС

5. Совокупное действие вышеназванных фактов приводит к тому, что рассматриваемый нами в качестве критерия эффективности показатель средней внутренней рентабельности вложения капитала в автомобиль МАЗ является отрицательной величиной (-5,61 %) - вложенный в МАЗ капитал со временем убывает. Это как раз и является причиной того, что при существующих условиях, предприниматели сферы международных перевозок грузов не хотят приобретать МАЗы для использования их в данной сфере.

Заключение:

Качественные характеристики выпускаемой белорусскими производителями автомобильной техники в настоящее время не позволяют достичь при ее использовании для международных перевозок более высоких значений экономического эффекта по сравнению с импортными аналогами.

Спасибо за внимание!

**Центр системного анализа и стратегических исследований
НАН Беларуси**

Конт. тел. + 375 - 17 - 2840779
