



Защита автомобилестроения в Беларуси: влияние на международные перевозки автомобильным транспортом

Резюме

Данная работа посвящена влиянию политики протекционизма в отношении белорусского автомобилестроения на состояние сектора международных автомобильных перевозок. В работе обсуждаются основные проблемы развития сферы международных грузовых перевозок в Беларуси, даются рекомендации по повышению конкурентоспособности автоперевозчиков.

Содержание

1. Введение	2
2. Политика протекционизма в отношении белорусского автомобилестроения	2
2.1. Методы защиты	2
2.2. Влияние высоких импортных пошлин на состояние белорусского машиностроения	3
3. Влияние мер по защите белорусского автомобилестроения на рынок транспортных услуг	4
4. Значение международных грузовых автомобильных перевозок для экономики Беларуси	5
5. Другие препятствия развитию международных автомобильных перевозок в Беларуси	7
6. Заключение и рекомендации	8

1. Введение

Благодаря своей истории и географическому положению Беларусь является ключевой страной транзита между странами Азии, Россией и Европой. Экспорт транспортных услуг играет важную роль в экономике страны, о чем свидетельствуют статистические данные: в 2005 г. доля транспорта в общем объеме экспорта услуг составила 55%.

Большая часть поступлений приходится на транспортировку грузов и сырья по трубопроводам (нефть и газ), железной и автомобильным дорогам. Кроме того, белорусские автомобильные перевозчики не только используют транзитный потенциал Беларуси, но и предоставляют свои услуги на внешних рынках, перевозя грузы между европейскими странами и на территории Российской Федерации. В данной сфере деятельности заняты практически исключительно негосударственные фирмы, которые возникли всего 15 лет назад и уже достигли значительных объемов оказания услуг. Международные грузовые перевозки являются перспективной сферой деятельности, в которой у белорусских фирм имеются явные конкурентные преимущества по сравнению с зарубежными фирмами.

Однако государственное регулирование данной сферы деятельности, начиная с 2003 г., привело к утрате белорусскими перевозчиками конкурентных преимуществ и снижению объемов предоставляемых услуг. Дальнейшее развитие автомобильных грузовых перевозок в первую очередь будет зависеть от проводимой государством политики, основанной на понимании специфики и проблем данного сектора услуг.

Статистические данные, используемые в работе, касаются не всех международных автоперевозчиков, а только работающих с использованием процедуры МДП. Доля таких перевозчиков в общем объеме предоставляемых услуг составляет около 90%.

В работе дается краткий обзор истории введения импортных пошлин на седельные тягачи и их влияние на национальную промышленность (раздел 2), описываются результаты политики протекционизма для белорусских перевозчиков грузов (раздел 3), обсуждаются важность международных автоперевозок для экономики Беларуси и проблемы белорусских перевозчиков (раздел 4 и 5). Выводы и рекомендации представлены в разделе 6.

2. Политика протекционизма в отношении белорусского автомобилестроения

2.1. Методы защиты

До 2003 г. около 40% подвижного состава белорусских международных перевозчиков было взято в лизинг у иностранных компаний. Действовавшее в тот период законодательство («режим временного ввоза») освобождало перевозчиков от уплаты импортных пошлин и НДС на транспортные средства, используемые для международных перевозок. Однако начиная с мая 2003 г., после принятия Советом министров РБ постановлений №406 и №677 перевозчики должны уплачивать при ввозе на территорию Беларуси транспортных средств как НДС, так и импортные пошлины, величина которых носит запретительный характер. Первоначально размер пошлины составил 5-10% от стоимости для тягачей не старше 3 лет и 50% для тягачей старше 3-х лет, но не менее EUR 3 за см³ двигателя. Если учесть, что средний объем двигателя составляет 12,000 см³, то сумма пошлины составит EUR 36,000, что выше стоимости подержанного тягача. Названные выше постановления также сделали невозможным использование белорусскими фирмами транспортных средств, зарегистрированных в других государствах. После отмены режима временного ввоза, ввоз седельных тягачей в страну практически прекратился, не-

смотря на то, что разрешалось уплачивать импортные пошлины в рассрочку по 3% в месяц.

В 2004-2006 гг. был принят ряд законодательных актов, которые продлевали действие вышеназванных постановлений (см. табл. 1). Постановлением Совета министров №1364 (от 19.10.2004) импортные пошлины были снижены до EUR 2.2 за см³ двигателя, однако сумма пошлины оставалась выше стоимости подержанного тягача. Декрет президента № 211 (от 04.05.2004) освобождал нерезидентов от уплаты пошлин в первый месяц нахождения транспортного средства на территории Беларуси, а также позволял белорусским фирмам использовать полуприцепы, зарегистрированные в других странах. Это, однако, не привело к положительным изменениям, т.к. количество фирм-перевозчиков в 2004 г. сократилось на 13%, а численность автопарка – на 15%.

Таблица 1. Основные законодательные акты, касающиеся импорта седельных тягачей в Беларусь, 2003-2006

Название	Дата	Значение
Постановление Совета министров №406	26.03.2003	Введены импортные пошлины на седельные тягачи и полуприцепы (50% от стоимости, но не менее EUR 3 за см ³ двигателя)
Постановление Совета министров №677	22.05.2003	Отменен режим временного ввоза транспортных средств
Постановление Совета министров №117	03.02.2004	Продлено действие Постановления Совета министров №406
Указ президента № 211	04.05.2004	Нерезиденты могут не уплачивать пошлины на протяжении месяца; белорусские перевозчики получают возможность использовать полуприцепы, зарегистрированные в других странах
Постановление Совета министров №1364	29.10.2004	Минимальная ставка пошлины снижена с EUR 3 за см ³ двигателя до EUR 2.2
Постановление Совета министров №846	01.08.2005	Продлено действие Постановления Совета министров №1364
Указ президента №349	25.05.2006	Введен в действие импортный тариф в размере 5% стоимости транспортного средства стандарта не ниже Euro 3, с момента выпуска которого прошло 3-7 лет, ставки на остальные транспортные средства сохраняются

2.2. Влияние высоких импортных пошлин на состояние белорусского машиностроения

Главным обоснованием введения заградительных импортных пошлин на седельные тягачи являлась необходимость поддержки отечественного машиностроения, в основном Минского Автомобильного Завода (МАЗ). Несомненно, данная цель имеет серьезное экономическое и социальное значение: на предприятии занято около 30000 человек. Однако, планируемая цель – насыщение национального рынка отечественными тягачами – так и не была достигнута. Белорусские перевозчики закупили всего 260 тягачей МАЗ в 2004 г. и 75 в 2005 г. Причиной этому послужило то, что использование автомобилей МАЗ приводит к повышению издержек перевозчиков: они менее надежны, имеют больший вес и расходуют больше горючего по сравнению с импортными аналогами. Затраты на «среднюю» поездку из Беларуси в Западную Европу в случае использования МАЗа примерно на EUR 100 больше затрат на поездку на импортном тягаче. Кроме того, для заказчиков транспортных услуг из европейских стран важна надежность перевозчика, которую достаточно сложно достичь при использовании тягачей МАЗ, в силу того, что в Европе (в отличие от Российской Федерации) отсутствуют специализированные сервисные центры.

Производство седельных тягачей в Беларуси практически полностью ориентированно на экспорт, в основном в Российскую Федерацию и арабские страны. Поступления от экспорта увеличились с USD 121 млн в 2002 г. до USD 194 млн в

2005 г. В 2005 г. наметился некоторый спад экспорта – до USD 180 млн (с 6863 до 5963 штук), однако в первой половине 2006 г. рост снова составил 30% к соответствующему периоду прошлого года. По сравнению с такими значительными объемами экспорта тягачей, их продажи внутри страны не имеют большого значения для национальной промышленности. Введение запретительных пошлин на импортные тягачи не оказало никакого влияния на национальное автомобилестроение. Продажи тягачей внутри страны не возросли, следовательно, главная цель введения высоких пошлин не была достигнута.

В то же время, политика протекционизма оказала значительное воздействие на другие отрасли экономики, такие как, например, автоперевозки.

3. Влияние мер по защите белорусского автомобилестроения на рынок транспортных услуг

Меры, предпринятые правительством в целях защиты отечественного автомобилестроения, начиная с 2003 г. привели к значительному замедлению развития сферы автомобильных перевозок. Их главным результатом стало резкое свертывание деятельности перевозчиков:

- численность автоперевозчиков, работающих на международном рынке сократилась на 850 в 2003-2006 гг.;
- автопарк белорусских перевозчиков, задействованный на международных маршрутах, сократился на 40% (5500 единиц). Транспортные средства были вывезены в соседние страны, в основном Российскую Федерацию. Фактически, белорусские фирмы инвестировали USD 150-200 млн в экономики этих стран.
- количество рабочих мест в отрасли сократилось примерно на 6 тыс.

Оставшиеся в Беларуси транспортные средства все более изнашиваются. Доля транспортных средств старше 7 лет возросла 59% в 2002 г. до 72% в 2005 г. Это является дополнительным фактором роста издержек белорусских перевозчиков и снижения их конкурентоспособности. Проблемой является и экологичность транспортных средств – только 31.5% соответствую стандарту Евро 2 и Евро 3, в то время как начиная с 2006 г. в Европе регистрируются грузовики не ниже стандарта Евро 4. Для сравнения, доля грузовиков стандарта Евро 2 и Евро 3 в России составляет 65%, Украине – 58%, Литве – 66%.

По оценкам Белорусской ассоциации международных автомобильных перевозчиков (БАМАП) белорусские фирмы ежегодно должны обновлять не менее 1000-1500 транспортных средств. Фактически же, из-за высоких импортных пошлин белорусские перевозчики приобрели всего 490 тягачей в 2004 г. и 151 в 2005 г. В то же время, автопарки в Литве и Латвии в 2005 г. пополнились каждый более чем на 1500 машин.

На первый взгляд, снижение численности автопарка не привело к падению поступлений от экспорта транспортных услуг. Неблагоприятные изменения законодательства не повлекли за собой снижения объема предоставляемых перевозчиками услуг в стоимостном выражении. Объем экспорта транспортных услуг продолжал расти в 2004-2005 гг., хотя и не такими высокими темпами как ранее: 11-13% и 23-30% в 2000-2003 гг. соответственно. Для сравнения, прирост экспорта транспортных услуг Белорусской железной дорогой был в 2-3 раза меньше. В равной степени росли и поступления от международных перевозчиков в бюджет – на 21% в 2004 г., что примечательно, если учесть огромное сокращение производственных возможностей белорусских перевозчиков, снижение количества поездок и объемов перевозимых грузов. Увеличение поступлений происходило в основном за счет повышения тарифов на перевозки и почти 50% роста эффективности: ес-

ли в 2000 г. в среднем на один автомобиль приходился всего 1 кругорейс, то в 2005 г. данный показатель составил 1.42. Однако данные резервы повышения эффективности уже исчерпаны: в первой половине 2006 г., впервые с 1999 г., наметилось снижение поступлений от экспорта услуг международного грузового автотранспорта на 1.1%.

Следует отметить, что белорусские перевозчики начали утрачивать не только рынки Западной Европы и России, но также и отечественной рынок. Если в 2002 г. доля иностранных фирм в перевозках из/в Беларусь составляла всего 27%, то в 2004 г. она выросла до 38%, а в 2005 – до 41%. Также, произошло сокращение транзитных поездок белорусских перевозчиков через территорию Беларуси с 185 тыс. в 2000 г. до 95 тыс. в 2004 г.

Фактическое прекращение ввоза в страну импортных транспортных средств привело к недополучению бюджетом значительных средств у уплачиваемых при регистрации транспортных средств.¹ Сокращение количества поездок повлекло за собой снижение поступлений платы за проезд по магистрали М1/Е30, налогов на продажу горючего и др.

Таким образом, введение высоких пошлин на импортируемые седельные тягачи привели к чистым потерям для экономики Беларуси, т.к. утраченные потенциальные доходы перевозчиков и бюджета не перешли к национальной промышленности. Без имеющей место политики протекционизма, доходы от экспорта транспортных услуг могли бы быть значительно выше.

4. Значение международных грузовых автомобильных перевозок для экономики Беларуси

Одним из приоритетных направлений развития экономики для правительства Беларуси является развитие экспорта. Преимуществом транспортной отрасли по сравнению с промышленностью и сельским хозяйством является то, что для его функционирования не требуется значительных объемов импорта сырья и энергоносителей. Развитая система грузовых перевозок имеет большое значение для белорусских производителей, так как большинство из них пользуется импортируемым сырьем и поставляет свою продукцию на экспорт.

Услуги по перевозке грузов предоставляются конкурирующими фирмами различных форм собственности, а также индивидуальными предпринимателями. Доля международных перевозок в общем объеме грузовых перевозок автомобильным транспортом составляет около 75%. Доля фирм государственной формы собственности в общем объеме международных перевозок составляет не более 2%, в силу того что в основном такие предприятия работают на внутреннем рынке, а то время как частные – на внешних. Основную массу перевозчиков составляют небольшие фирмы и индивидуальные предприниматели, в распоряжении которых находится около 70% автопарка.

На протяжении последних 15 лет сфера международных грузовых перевозок развивалась чрезвычайно высокими темпами: объем экспорта услуг возрос с USD 26 млн в 1993 г. до USD 288 млн в 2005 г. В период наибольшего развития (2001-2002 гг.) на рынке работало 2.5 тыс. перевозчиков, чей автопарк насчитывал 14 тыс. транспортных средств. Можно выделить следующие факторы, придающие важное значение международным автомобильным грузовым перевозкам экономике Беларуси:

¹ В размере 5% от стоимости транспортного средства.

Развитие экспорта

Автомобильные грузовые перевозки являются экспорто ориентированной сферой деятельности: только незначительная часть доходов перевозчиков формируется за счет белорусских фирм. Большая часть поступлений приходится на транспортировку грузов между странами Европы и Российской Федерацией. Доля экспорта услуг по транспортировке грузов автомобильным транспортом в общем объеме экспорта транспортных услуг в 2005 г. составила 24.4% (13.3% от общего объема экспорта услуг). В 2004 г. поступления от экспорта по транспортировке грузов автомобильным транспортом превысили соответствующий показатель по БЖД, которая является большим государственным холдингом с численностью работающих более 100 тыс. человек.

Развитие малого бизнеса

Развитие малого бизнеса является приоритетным для трансформационных экономик, т.к. не требует значительных инвестиций и абсорбирует возникающие излишки рабочей силы. В сфере международных грузовых перевозок доля индивидуальных предпринимателей в общем количестве фирм-перевозчиков составляет 43%. Около 70% перевозчиков имеют в распоряжении до 5 тягачей, и еще 17% - от 5 до 10. В силу того, что индивидуальные предприниматели имеют право принимать на работу только 2-х сотрудников, у половины перевозчиков насчитывается до 3-х транспортных средств. Всего в данной сфере деятельности имеется около 57 тыс. рабочих мест, многие из которых находятся в малых и средних городах, где существуют проблемы безработицы и невысокой оплаты труда.

Привлечение иностранных инвестиций

Создание предприятий малого бизнеса, как это происходит в сфере перевозок, не требует значительных инвестиций, особенно если используется лизинг. До 2003 г. 40% автопарка белорусских перевозчиков составляли транспортные средства, взятые в лизинг у зарубежных компаний с использованием кредитов иностранных банков. Это особенно важно в условиях Беларуси, где частный сектор не располагает значительными средствами для инвестирования. Таким образом, данная сфера деятельности развивалась без привлечения государственных инвестиций, в отличие от многих отраслей промышленности, сельского хозяйства и железной дороги.

Увеличение поступлений в бюджет

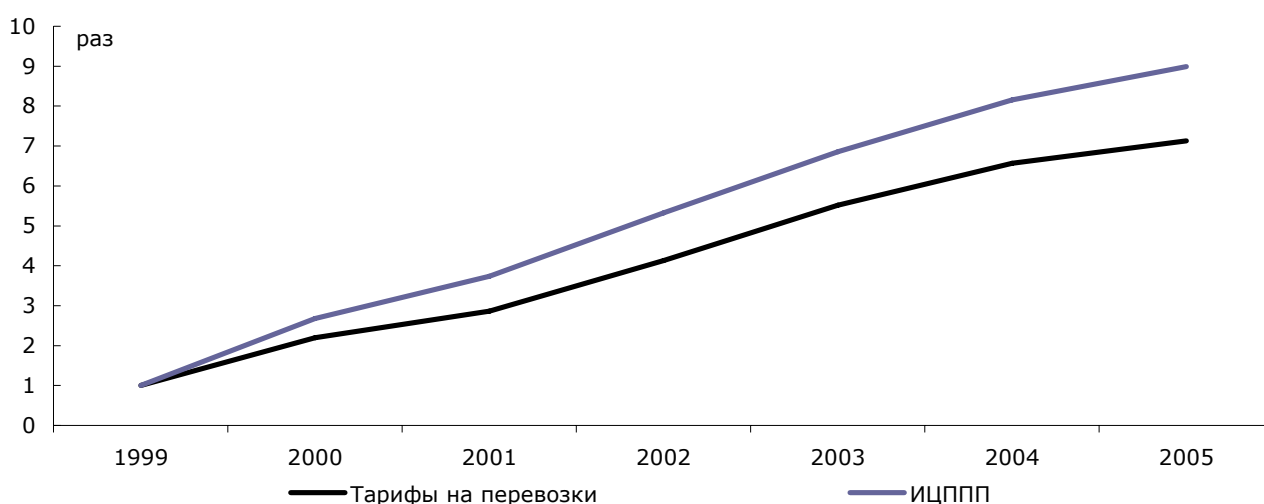
Средние поступления от одного кругорейса составляют около USD 2.8-3 тыс., что дает около USD 350-370 отчислений в бюджет. В 2005 г. поступления в бюджет Беларуси от перевозчиков занятых на международных маршрутах составили BYR 78.7 млрд (USD 36.5 млн), в 2004 г. - BYR 61.3 млрд. Объем налогов и сборов уплачиваем перевозчиками в бюджет страны увеличивается из года в год.

Снижение тарифов благодаря высокой конкуренции

Высокий уровень конкуренции среди перевозчиков приводит к снижению тарифов на предоставляемые ими услуги. Как следует из рис. 1, индекс роста тарифов на перевозки поселение 6 лет был ниже индекса цен производителей промышленной продукции (ИЦППП). Это приносит значительные выгоды национальным производителям (как экспортерам, так и импортерам) использующим автомобильный транспорт для перевозки грузов. В то же время, тарифы на железнодорожные перевозки растут опережающими темпами по сравнению с ИЦППП.²

² См. Мониторинг инфраструктуры Беларуси, 2004-2006.

Рис. 1. Динамика роста тарифов на грузовые перевозки автомобильным транспортом и индекса цен производителей промышленной продукции



5. Другие препятствия развитию международных автомобильных перевозок в Беларуси

Главным препятствием развитию международных грузовых перевозок автомобильным транспортом в Беларуси являются запретительные пошлины на ввоз транспортных средств. Тем не менее, существуют и другие факторы, приводящие к снижению конкурентоспособности белорусских перевозчиков.

Сложные в оформлении и дорогостоящие лизинговые схемы

До 75% автопарк белорусских перевозчиков должно быть обновлено на протяжении ближайших 4-5 лет, иначе окончательно будет потеряна их конкурентная позиция по отношению к перевозчикам из России и новых стран-членов ЕС. Ежегодно белорусским фирмам необходимо приобретать порядка 1 тыс. тягачей. Существует три основных способа приобретения: покупка за собственные средства, банковский кредит и лизинг. Лизинг представляется наиболее эффективным способом, т.к. не требует наличия собственных средств и дополнительного залога, а лизинговые платежи списываются на издержки. До 2003 г. около 40% транспортных средств белорусских перевозчиков были взяты в лизинг. В данный момент их доля составляет до 10%.

В настоящее время лизинг в Беларуси нельзя назвать развитым. Срок лизинга в «Мазконтрактлизинг» короче чем у европейских компаний, также высокими являются процентные ставки в белорусских банках – 12-16%, кроме того, требуется дополнительное обеспечение кредита в размере 60-70% от суммы. Предъявляются строгие требования к финансовому состоянию фирмы лизингополучателя, а процедура оформления лизинга остается сложной и протяженной по времени. Для большинства перевозчиков такие условия лизинга являются неприемлемыми, особенно если учесть что зарубежные компании предоставляют транспортные средства в лизинг на более долгий срок, под меньший процент (7-10% годовых) и не требуют дополнительного обеспечения.

Высокая налоговая нагрузка

Налоговая нагрузка на белорусские предприятия, как правило, выше чем в соседних странах. Что касается сферы международных грузовых перевозок, то в Беларуси налоги составляют 9.2% от выручки. В то время как в России – 2.8/5.4%³, Литве

³ Ставка налога зависит от выбранной перевозчиком системы налогообложения.

– 4.2%, Польше – 5%. Это одна из причин, по которой происходит снижение рентабельности перевозок: если в 2003 г. рентабельность составляла 5.1%, то в 2004 – 4.1%, в 2005 – 2.2%. Кроме того, высокое налоговое бремя приводит к использованию перевозчиками различных «серых» схем. В тоже время, наиболее приемлемой формой налогообложения для перевозчиков является фиксированный налог в расчете на один тягач, задействованный в международных перевозках, т.к. в таком случае были бы равными условия для фирм и индивидуальных предпринимателей. Ставку налога не сложно рассчитать, зная затраты и выручку на один кругорейс. Большинство экспертов соглашались с мнением, что величина фиксированного налога должна составлять EUR 180-200 в месяц на одну машину. При такой величине налога его доля в выручке не превышала бы 5-6%.

6. Заключение и рекомендации

Проводимая в Беларуси начиная с 2003 г. политика протекционизма в отношении отечественного автомобилестроения не оказала влияния на объемы производства и продаж предприятиями данной отрасли. В то же время, запретительные пошлины на ввоз подержанных седельных тягачей, введение которых являлось частью политики протекционизма, привели к утрате белорусскими перевозчиками грузов их конкурентных позиций на международном рынке.

В дальнейшем, конкурентоспособность белорусских автоперевозчиков будет зависеть от способности правительства создать необходимые условия для развития данной сферы деятельности. Высокие импортные пошлины на седельные тягачи ставят в более выгодное положение главного конкурента автоперевозчиков – железную дорогу, а также фирмы из стран, где импортные пошлины на тягачи ниже – Россия и новые страны-члены ЕС. Введение запретительных пошлин на седельные тягачи привело к чистым потерям для экономики Беларуси: доходы, недополученные перевозчиками и бюджетом, в равной степени не были получены и предприятиями промышленности.

Для увеличения конкурентоспособности национальных перевозчиков правительству необходимо предпринять следующие меры:

- возобновить режим временного ввоза транспортных средств стандарта Евро 2 и выше для международных перевозок;
- снизить ставку импортной пошлины на другие транспортные средства, с момента выпуска которых прошло не более 10 лет, до EUR 0.5 за см³ двигателя;
- заменить выплачиваемые перевозчиками налоги одним фиксированным налогом. Сумма налога может составить EUR 180-200 в месяц на расчете на одно зарегистрированное для международных перевозок транспортное средство;
- сделать условия лизинга автомобилей МАЗ более приемлемыми для перевозчиков.

В равной степени важно предпринять меры по реструктуризации Минского автомобильного завода, с целью повышения конкурентоспособности выпускаемой продукции. Следует повысить качество и надежность выпускаемых транспортных средств, а также развивать сеть послепродажного обслуживания.

Дмитрий Бабицкий, Риккардо Джуччи

Рецензент: Ирина Точицкая

Минск, сентябрь 2006 г.