

А. Я. Рзаев,
диссертант, Азербайджанский государственный экономический университет

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЭКСПОРТА АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В АЗЕРБАЙДЖАНЕ

PROBLEMS OF EXPORTS ROAD TRANSPORT SERVICES IN AZERBAIJAN

В статье рассматриваются проблемы, связанные с экспортом автотранспортных услуг в Азербайджанской Республике. Автором выявлены незначительный интерес крупных инвесторов к отрасли, низкая конкурентоспособность автотранспортных предприятий и наличие внутри них финансовых и иных рисков. Обоснована необходимость совершенствования государственного управления автомобильным транспортом, в частности, таких его сфер, как налоговое, таможенное и тарифное регулирование.

The article discusses the problems associated with the export of road transport services in Azerbaijan. The author reveals little interest of major investors in the sector, low competitiveness of trucking companies and the presence in them of financial and other risks. The necessity to improve governance by auto road, in particular, its such areas as tax, customs and tariff regulation.

Ключевые слова: внешнеэкономическая деятельность, автотранспорт, экспорт услуг, политика импортозамещения, транспортные квоты, ТРАСЕКА, международные транспортные коридоры, пространственная экономика.

Key words: foreign economic activity, road transport, export of services, import substitution policy, transport quotas, TRACECA, international transport corridors, spatial economy.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

Расширение внешнеторгового оборота, увеличение объемов мирового торгового оборота, расширение географии торгового партнерства и включение в него значительного числа субъектов повлекли за собой рост международных грузоперевозок. Это потребовало не только изменения самого подхода к данной сфере, но и поиска путей адаптации национальной транспортной системы к изменившимся политическим и социально-экономическим условиям, современному геоэкономическому пространству. Азербайджан, обладающий большими запасами минеральных ресурсов и имеющий уникальное географическое местоположение, оказался в центре внимания многих держав мира, а также соседних стран (Турции, России и Ирана), являющихся в транспортном отношении его традиционными конкурентами в Кавказском и Черноморско-Каспийском регионах.

АНАЛИЗ ПОСЛЕДНИХ ИССЛЕДОВАНИЙ И ПУБЛИКАЦИЙ

В экономической литературе в последние годы широко освещаются проблемы, связанные с внешнеэкономическими связями, в частности, в направлении транспортных коридоров, связывающих мировых производителей и потребителей. Теоретические основы данной

проблемы разработаны в трудах Ф.Ф. Арупова, Д.В. Авчинкина, Л.П. Белых, Э.Г. Кочетова, В.И. Якунина, Д. Дипилло, Ж. Линн, М. Стро, М. Тейлора и др. В научных изданиях публикуются материалы, посвященные интеграции Азербайджана в мирохозяйственную систему, в особенности, касающиеся развития национальной транспортной системы Азербайджана. В качестве примера можно назвать труды Ш.Г. Гаджиева, А.И. Байрамова, Ч.М. Аббасова, И.Э. Фейзуллабейли, А.М. Пириева и др. Вместе с тем в имеющихся исследованиях недостаточно раскрыта перспективная роль и внешний фактор развития национальной транспортной системы.

ЦЕЛЬ СТАТЬИ

Целью данной публикации является рассмотрение наиболее важных аспектов проблемы развития экспорта автотранспортных услуг в Азербайджанской Республике в современных условиях и выработка научно обоснованных предложений и рекомендаций по его совершенствованию.

ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНОГО МАТЕРИАЛА ИССЛЕДОВАНИЯ

Современные мирохозяйственные связи и процессы, связанные с трансформацией мировой экономики в

экономику мира, ставят перед национальной экономической задачи, от успешного решения которых зависит ее гармоничное развитие, а, следовательно, благополучие население и безопасность страны. Эти задачи, в первую очередь, связаны с обеспечением функционирования экономики как интегрированной части экономической системы мира и участия в создании и распределении мирового дохода [1]. В данной связи значимость экспорта товаров и услуг приобретает новую подтекст для национальной экономики.

В этом смысле транспортный комплекс страны, помимо традиционной роли в системе товародвижения и функционирования в качестве “кровеносной системы” экономики, приобретает функцию формирования пространственных границ национальной экономики и, наряду с этим, трансформируется в отрасль, экспортирующую свою продукцию в виде транспортной услуги.

Если рассматривать в отдельности международные рынки транспортных услуг по видам транспорта, то получится, что наиболее либерализованным и близким к рынку чистой конкуренции является рынок автотранспортных услуг, в то время как остальные представляют собой, в лучшем случае, олигополии. Это связано с особенностями автотранспортного бизнеса — меньшей политизированностью, сравнительно низкими инвестициями, коротким сроком окупаемости, динамичностью автотранспорта, необходимостью обеспечения его логистической связи между другими видами транспорта.

Существующая система квотирования международных автомобильных перевозок между странами сохранила возможности для осуществления перевозок из третьих стран для автотранспорта, что позволяет предприятиям одной страны фактически эксплуатировать транспортный рынок двух других стран. Немалую роль в этом играет соглашение Европейской Конференции Министров Транспорта (ЕКМТ) о многосторонней, многократной квоте на международных автомобильных перевозках.

Статистический учет экспорта и импорта транспортных услуг достаточно затруднен ввиду отсутствия соответствующей методологии. По нашему мнению, исходя из основополагающего принципа, что экспортом услуг необходимо считать все услуги, предоставленные резидентами нерезидентам, а импортом — все услуги, предоставленные нерезидентами резидентам, к экспорту транспортных услуг следует относить перевозки предприятиями-резидентами национальных внешнеторговых грузов.

Статистический Комитет Азербайджанской Республики не публикует данные по экспорту/импорту транспортных услуг, ограничиваясь общими макроэкономическими данными и информацией по транзитным перевозкам. Сальдо экспорта и импорта автотранспорт-

ных услуг можно посчитать посредством выданных и использованных автотранспортных квот иностранным перевозчикам и иностранных квот, выданных перевозчикам резидентам, а также на основании данных таможенной статистики. По данным Таможенного Комитета АР, в 2011 г. посредством автомобильного транспорта в страну было импортировано 1888,7 тыс. тонн и экспортировано 518,7 тыс. тонн грузов, что в сумме составляет 2407,4 тыс. тонн [9]. Приняв среднюю загрузку за 20 тонн, можно прийти к выводу, что всего было совершено 120,4 тыс. поездок.

По данным Ассоциации Международных Автомобильных Перевозчиков Азербайджана (АБАДА), на конец 2011 г. посредством ассоциации доступ к международной гарантийной системе имели 670 автомашин. В течение года им для совершения международных перевозок было выдано 9500 книжек МДП. При этом перевозчики до 80% кругорейсах используют книжку МДП¹ только на одном плече. В результате азербайджанские перевозчики совершили не более 17000 рейсов. Следовательно, доля азербайджанских перевозчиков в перевозках внешнеторговых грузов страны составляет не более 14%, и пенетрация иностранных перевозчиков в этот рынок значительна.

Известно, что основные грузопотоки евразийского континента связаны с растущим товарооборотом между Европой и Китаем. Азербайджан, обладающий особым географическим местоположением, стремится участвовать в перевозках этих грузов и поэтому является активным участником проекта ТРАСЕКА. По данным Евростат, грузопоток между Европой и Китаем в 2010 г. составил 84,5 млн тонн, из них 93% было перевезено морским транспортом. Доля автотранспорта составила 4,8% (более 4 млн тонн) [7]. По данным секретариата ТРАСЕКА, транзитный грузопоток по его азербайджанскому участку в 2010 г. составил 15971 тыс. тонн [5]. По информации ТРАСЕКА, участие автомобильного транспорта в перевозках по данному транспортному коридору составляет менее 5% [6], причем доля автомобильных перевозчиков Азербайджана в этом показателе весьма мала.

Проведенный анализ позволяет сделать вывод об очень низком уровне экспорта и большом отрицательном внешнеторговом сальдо по автотранспортным услугам Азербайджана, что не соответствует его потенциалу.

По данным Статкома Азербайджана, за период 2005—2011 гг. перевозки грузов и грузооборот автомобильного транспорта выросли соответственно более чем в 1,6 раз (с 69,5 млн т до 109,8 млн т) и на 7,9%² (с 7536 млн т-км до 12356 млн т-км). Доходы автомобильного транспорта за анализируемый период выросли в 3,5 раза, достигнув 784626 тыс. манат. При этом прямые издержки предприятий снизились с 38% до 32%, а доходы на единицу транспортных средств повысились с 1,9 тыс. ман. до 5,2 тыс. ман., что указывает на значительное по-

¹ Книжка МДП — это таможенный грузосопроводительный документ, дающий право перевозить грузы через границы государств в опломбированных таможенной кузовах автомобилей или контейнерах с упрощением таможенных процедур. Документ покрывает автомобильные и железнодорожные перевозки грузов (осуществляемые в автофургонах, трейлерах, полутрейлерах и контейнерах) между государствами, признавшими “Таможенную конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки международной дорожной перевозки (МДП)” 1959 г. и 1975 г. Все автомобильные транспортные средства должны иметь соответствующие разрешения компетентных органов на их использование. Выдается компетентными органами страны. Оформляется в виде книжки с отрывными листами, отрываемыми при прохождении грузом очередной таможни.

² Среднегодовой рост.

вышение эффективности работы автотранспортных предприятий страны.

Анализ таблиц 1 и 2 позволяет сделать следующие выводы. Несмотря на значительный рост транспортных единиц (на 29,0% или 33,8 тыс), стабильно более 65% процентов перевозок совершается физическими лицами. Это указывает на то, что в автотранспортном комплексе не создаются крупные предприятия, способные конкурировать на международном рынке. Если в начале анализируемого периода и наблюдается незначительное увеличение удельного веса грузовых перевозок по сравнению с пассажирскими, то в конце периода происходит его снижение. Вместе с тем, это не должно было происходить ввиду участия страны в нескольких международных транспортных проектах, таких как ТРАСЕКА и МТК Север-Юг, которые в основном ориентированы на грузовые перевозки.

Анализ деятельности автотранспортных предприятий, выполняющих международные перевозки, выявляет наличие на предприятиях значительных рисков, которые связаны с силой действия, в первую очередь, операционного и финансового рычагов. Несмотря на снижение прямых расходов предприятий, произошло повышение прямых расходов: данные отечественного Статкома показывают восьмикратное увеличение номинальной средней заработной платы работников грузового сектора автомобильного транспорта [4]. Немаловажное значение здесь играет и высокий курс маната по отношению к доллару и евро.

Другим фактором, воздействующим на снижение запаса финансовой прочности предприятий, является среднегодовой пробег автотранспортных средств, составляющий в среднем 85—90 тыс. км (европейские перевозчики пробегают 120—140 тыс. км). Это связано с высокими простоями на пограничных переходах, в особенности на границе с Россией, а также с длительным, таможенным оформлением импортно-экспортных грузов. Оформление экспортного груза может занять до 3 дней, переход российской границы от 2-ух до 4-ех дней. Время в пути до Западной Европы — 7 дней.

На предприятиях наблюдается проблема привлечения дополнительных финансовых средств, ввиду достаточно высокого уровня процентов по лизингу и кредитам — свыше 20%, в то время как в европейских странах эта цифра составляет 7—8%. Финансовую нагрузку на предприятия увеличивают также импортные выплаты на грузовые автомобили и налоговое бремя. Национальный перевозчик обязан выплачивать НДС с

Таблица 1. Показатели работы автомобильного транспорта Азербайджана за период 2005—2011 гг.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Перевозки грузов, тыс. тонн	69 518	74 384	81 623	87 989	94 236	99 891	109 780
физические лица	48 174	51 642	54 999	58 574	63 319	67 181	71 749
Грузооборот млн т-км	7 536	8 222	9 134	9 947	10 634	11 325	12 356
физические лица	5 622	5 722	5 825	6 221	6 688	7 109	7 564
Доходы от перевозок, тыс. манат	220 008	251 645	331 921	426 785	569 092	669 927	784 626
грузовые перевозки	101 284	121 642	164 217	215 646	286 377	329 906	381 702
пассажирские перевозки	118 724	130 003	167 704	211 139	282 715	340 021	402 924
Издержки для перевозок тыс. манат	83 153	89 990	110 714	135 343	170 839	206 208	252 081
грузовые перевозки	32 916	35 483	42 580	52 288	71 007	87 907	109 883

Данные Государственного Статистического Комитета АР.

Таблица 2. Количество транспортных средств за период 2005—2011 гг. (ед.)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Всего	117 587	124 869	138 483	142 428	147 363	148 029	151 371
Автобусы	26 735	27 474	28 092	29 340	29 985	29 569	29 189
Грузовые автомобили	90 852	97 395	110 391	113 088	117 378	118 460	122 182

Данные Государственного Статистического Комитета АР.

Таблица 3. Расчеты по работе автомобильного транспорта Азербайджана за период 2005—2011 гг.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Рост автомобильных перевозок по годам	Н.д.	7,0%	9,7%	7,8%	7,1%	6,0%	9,9%
Удельный вес прямых издержек предприятий	37,8%	35,8%	33,4%	31,7%	30,0%	30,8%	32,1%
Удельный вес перевозок физическими лицами	69,3%	69,4%	67,4%	66,6%	67,2%	67,3%	65,4%
Доход на единицу транспортных средств	1,9	2,0	2,4	3,0	3,9	4,5	5,2
Удельный вес доходов с грузовых перевозок	46,0%	48,3%	49,5%	50,5%	50,3%	49,2%	48,6%

Составлена автором на основании данных Госстаткома Азербайджанской Республики.

части своих услуг по международным перевозкам, что снижает его конкурентоспособность по сравнению с иностранными перевозчиками. Налоговый кодекс запрещает предприятиям, выполняющим международные перевозки, работать по упрощенной системе налогообложения [2, с. 38, 239, 292].

С 2000 г. наблюдается почти двукратное снижение количества работников грузового сектора автомобильного транспорта, что привело к дефициту квалифицированных водительских кадров. В результате снижается общая надежность и качество перевозок, возрастают эксплуатационные расходы предприятий.

Немаловажное значение имеют методы открытого и скрытого протекционизма, используемые некоторыми странами для защиты своего рынка и перевозчика. Турция, с большим удовольствием выдающая визы азербайджанским туристам в аэропортах, с большим трудом и на короткий срок выдает визы азербайджанским водителям. Для стимулирования собственного экспорта Турция практикует выдачу субсидированного дизельного топлива своим перевозчикам, перевозящим товары произведенные в Турции, что в результате также субсидирует и сами перевозки. Россия прекратила выдачу разрешений на перевозку из третьих стран азербайджанским перевозчикам, что снижает его конкурентоспособность по сравнению с иностранными перевозчиками.

байджанским перевозчиком, а затем ввела ограничения на использование многосторонней квоты ЕКМТ. На границе с Россией производится почти сплошная выгрузка автомашин для проверки, что само по себе противоречит духу Конвенции МДП. Иран взимает компенсационный сбор, равный разнице в цене дизельного топлива (разница очень большая) с азербайджанских перевозчиков. В результате, иранские перевозчики ездят и у себя, и у нас на иранском, а азербайджанские — на азербайджанском топливе, что оставляет последних далеко за пределами конкурентоспособности на маршруте МТК Север-Юг.

Описанные выше причины приводят к низкой рентабельности автотранспортного бизнеса, в результате чего отторгаются крупные частные инвестиции. Поэтому и не наблюдается создание крупных международных автотранспортных предприятий, оснащенных современными транспортными, а также коммуникационными средствами, использующими современные методы управления, включая международный маркетинг и продажу своих услуг. Наряду с этим, ограничивается способность качественно обслуживать внешнеторговый комплекс Азербайджана и успешно конкурировать на международном рынке автотранспортных услуг.

Проведенный анализ показывает, что для развития экспорта автотранспортных услуг необходимо активное участие государства. В части, касающейся автомобильного транспорта, важно провести изменения сразу в нескольких сферах управления, таких как налоговое, таможенное и тарифное регулирование.

В сфере налогообложения необходимо:

- изменить определение понятия “международная перевозка” и освободить от НДС всю перевозку, начиная с внутреннего пункта загрузки;
- разрешить международным перевозчикам работать по упрощенной системе, либо создать специальную упрощенную систему налогообложения для таких предприятий;

— провести комплексный анализ налогообложения в других странах и довести налоговое бремя национальных перевозчиков до того же уровня или ниже.

В сфере таможенного и тарифного регулирования необходимо:

- регламентировать время таможенной очистки;
- в случае возникновения разногласий между таможенными органами и импортером прекратить практику перекладывания части проблемы на перевозчика и удерживания транспортного средства на территории таможенного терминала, а также применять практику европейских стран, где такие грузы выгружаются на таможенные склады и транспортное средство освобождается;
- снизить таможенные выплаты по импорту автотранспортных средств и позволить растягивать их на 2 года, при этом государство с участием финансовой структуры может организовать выдачу льготных кредитов;
- для транзитных грузов в новом порту и на железнодорожных терминалах установить тарифы не выше действующих на конкурирующих маршрутах;
- создать специальную систему командировочных выплат для водителей, выполняющих международные

перевозки.

Кроме вышеназванных мероприятий, необходимо изменить подходы к обмену и выдаче автотранспортных квот иностранным перевозчикам и довести их до паритетной основы. Постепенное снижение выдаваемых квот и стимулирование появления национальных транспортных предприятий позволит провести успешную политику импортозамещения в этой области.

Результаты проведенных мероприятий позитивно отразятся на поступлениях в бюджет и росте занятости населения страны, а также на повышении человеческого капитала отрасли. Простейшие подсчеты свидетельствуют о возможности создания не менее 15 тыс. новых рабочих мест, что будет иметь мультипликативный эффект в других отраслях экономики страны.

ВЫВОДЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ДАЛЬНЕЙШИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Одним из важнейших звеньев развития национальной экономики становится реализация мощного транзитного потенциала страны и совершенствование ее транспортной системы для обеспечения евроазиатских связей. Развитие этого сектора экономики может стать значительным вкладом в увеличение ВВП. Решение крупномасштабной государственной задачи развития транспортного и транзитного потенциала Азербайджана путем создания на ее территории международных транспортных коридоров и их ресурсного обеспечения для привлечения международных товаротранспортных потоков требует существенной модернизации транспортной инфраструктуры страны. Исследование выявило важность усиления конкурентных преимуществ республики в системе международных транспортных коридоров, где основная роль принадлежит государству.

Литература:

1. Кочетов Э.Г. Геоэкономика. Освоение мирового экономического пространства. — Москва: Норма, 2006. — 528 с.
2. Налоговый Кодекс Азербайджанской Республики. — Баку: Ганун, 2013.
3. Экономика и организация внешнеторговых перевозок / Под. ред. проф. В.К. Холопова. — Москва, 2006.
4. <http://www.stat.gov.az/source/transport/>
5. <http://www.traceca-org.org/default.php/>
6. http://www.traceca-org.org/uploads/media/Road_transport_Concept_rus.pdf
7. <http://trade.ec.europa.eu>
8. The Handbook of Economic Sociology // Edited by N.J. Smelser, R. Swedberg. — Second Edition. New Jersey: Princeton University Press, 2005. — 748 p.
9. <http://www.customs.gov.az/files/2011.12.pdf>

Статья надійшла до редакції 01.03.2013 р.