

Кантарбаева Ш.М., Дуйшебаев С.С., Мусин К.С., Турсымбекова З.Ж.
**ЭЛ АРАЛЫК АВТОМОБИЛДИК ТАШУУЛАР ТАРМАГЫНДАГЫ
 ИШКЕРДҮҮЛҮКТҮН ӨНҮГҮШҮ**

Кантарбаева Ш.М., Дуйшебаев С.С., Мусин К.С., Турсымбекова З.Ж.

**РАЗВИТИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В ОТРАСЛИ МЕЖДУНАРОДНЫХ
 АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Sh.M. Kantarbaeva, S.S. Duishebaev, K.S. Musin, Z.J. Tursymbekova

**ENTERPRISE DEVELOPMENT IN THE INDUSTRY OF
 INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT**

УДК: 622.276

Азыркы маалдын талабына жооп берген эл аралык автоунаа ташууларын өнүктүрүү атаандашуунун белгилүү бир деңгээлине өсүшү менен коштолууда, ошондой эле ушул тармактагы казак ишканалар ортосунда жана ар кайсы чет өлкөлүк ташуучулар тараптан байкалууда. Казахстандын эл аралык автомобилдик жүк ташуулар секторундагы негизги оюнчулар болуп жалпы операторлордун 95% түзгөн кичи жана орто бизнестин өкүлдөрү эсептелет, булар Казахстанда кичи жана орто бизнестин нормалдуу иш жүргүзүүсүнүн ылайыктуу шарттар бар экендигин тастыктайт. Бирок, эл аралык автомобилдик ташуулар тармагында бизнестин жүргүзүү шарттары жана айырмачылыктары тууралуу терең маалымат алуу үчүн ишкердүүлүктү өнүктүрүүнүн факторлорун токтотуучу физикалык жана физикалык эмес тоскоолдуктар табылган. Казахстандагы орто жана кичи бизнес туш болуучу негизги көйгөйлөр кошумча аныкталган.

Негизги сөздөр: кичи бизнес, орто бизнес, автотранспорт, эл аралык ташуулар, тармактар, токтотуучу факторлор, атаандаштык.

Современный этап развития международных автомобильных перевозок сопровождается возросшим уровнем конкуренции, как между казахстанскими предприятиями, занятыми в этой отрасли, так и со стороны иностранных перевозчиков. Основными игроками в секторе международных автомобильных грузоперевозок Казахстана являются представители малого и среднего бизнеса составляющие порядка 95% от общего числа операторов, что свидетельствует о том, что в Казахстане имеются приемлемые условия для нормального функционирования малого и среднего бизнеса. Однако для получения детальной информации об особенностях и условиях ведения бизнеса в отрасли международных автомобильных перевозок, выявлялись физические и нефизические барьеры, сдерживающие факторы развития предпринимательства. Дополнительно выявлялись наиболее значимые проблемы, с которыми сталкивается малый и средний бизнес в Казахстане.

Ключевые слова: малый бизнес, средний бизнес, автотранспорт, международные перевозки, отрасли, сдерживающие факторы, конкуренция.

The current stage of development of international road transport is accompanied by an increased level of competition, both between kazakh enterprises engaged in this industry and on the part of foreign carriers. The main players in the international road transport sector of Kazakhstan are representatives of small and medium-sized businesses make up 95% of the order

the total number of operators that presents about that in Kazakhstan there are suitable conditions for the normal functioning of the small and medium-sized businesses. However, in order to obtain detailed information about the features and conditions of doing business in the industry of international road transport, detected physical and non-physical barriers, constraints in the development of entrepreneurship. Additionally identified the most significant problems faced by small and medium-sized businesses in Kazakhstan.

Key words: small business, middle business, auto transport, international cargo, branches, constraints, competition.

Однако лидирующее положение в этой сфере экономики занимают перевозчики стран ближнего зарубежья. Очевидно, что важнейшими показателями конкурентоспособности международных автомобильных перевозчиков являются количество и качество автотранспортных средств, а также эффективность их предоставления и использования.

Казахстан находится в зоне распространения инициативы Китая «Один пояс, один путь», предусматривающей концентрацию усилий заинтересованных стран на ключевых направлениях: упрощение процедур торговли и инвестирования, в том числе через развитие трансграничных переходов, развитие инфраструктуры, расширение субрегионального экономического сотрудничества; развитие финансового сотрудничества [1].

Отличительной особенностью автомобильного транспорта является высокая мобильность и возможность транспортировки в любые труднодоступные регионы. Из-за рыночного сдерживания тарифов на автотранспорте при одновременном ежегодном росте тарифов на железнодорожные перевозки, этот вид транспорта все чаще используется при перевозках на значительные расстояния, в том числе в международном сообщении.

Вместе с тем отрасль сталкивается с рядом весьма серьезных проблем. Внутриконтинентальное расположение страны означает, что перевозка товара в сообщении со странами ЕС занимает около двух недель, требует пересечения границ нескольких стран. Например, при перевозке груза от Алматы до Берлина (5,9 тыс. км), автотранспортному средству необходимо пересечь 4 границы.

Наблюдается дисбаланс между импортными и экспортными грузопотоками. Например, объем импорта из Турции в 8,7 раза превышает экспорт. Такая ситуация порождает значительные проблемы, заключающиеся в одностороннем спросе на услуги перевозок [2].

Цель работы. Оценка современного состояния малого и среднего предпринимательства в отрасли международных автомобильных перевозок в Казахстане.

Для определения сотрудниками Союза международных автомобильных перевозчиков Казахстана (КазАТО), проведен опрос методом анкетирования членов КазАТО для получения детальной информации об особенностях и условиях ведения бизнеса в отрасли международных автомобильных перевозок, раскрытия физических и иных барьеров, сдерживающих развитие предпринимательства. Дополнительно были выявлены наиболее значимые проблемы, с которыми сталкивается малый и средний бизнес в Казахстане.

Из 350 разосланных анкет посредством электронной почты и при непосредственном контакте с представителями компаний было получено более 250 ответов. И только 218 анкет, заполнение которых соответствовало требованиям и содержались конкретные данные и конструктивные предложения были проанализированы.

Результаты анкетирования по некоторым вопросам приведены ниже [3].

Самыми активными участниками анкетирования оказались респонденты компаний, расположенных в Алматы (32%), затем – респонденты Алматинской области – 16%, Южно-Казахстанскую, ныне Туркестанскую область представляют 8% опрошенных респондентов оставшуюся часть представляют представители других регионов Казахстана.

Как видно на диаграмме в опросе приняли участие 38,5% с количеством автотранспортных средств менее 10, 30,3% - с числом АТС от 10 до 20, 22,9% с количеством автомобилей от 20 до 50, 6,0% - от 50 до 100 автомобилей и 2,3% с автопарком более 100 машин.

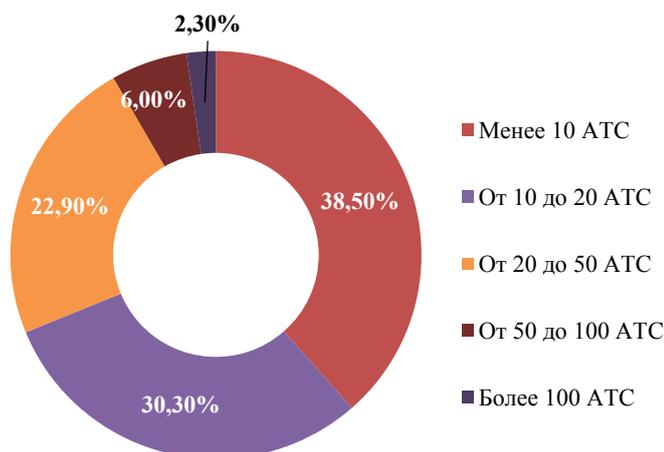


Рис. 1. Количество автотранспортных средств в компаниях респондентов.

На вопрос «Что препятствует развитию международных автомобильных перевозок в Казахстане респонденты ответили следующим образом. Низкая стоимость фрахта вследствие демпинга иностранных перевозчиков – 37,2% респондентов, неудовлетворительный транспортный контроль – 30,3% опрошенных, неоправданно завышенные квоты обмена бланками разрешений на перевозку в (из) третьих стран – 11%, недобросовестная конкуренция (перевозка грузов большегрузами) – 6,4%, другое – 15,1%.

Относительно претензий по вопросам государственного регулирования ответы респондентов распределились следующим образом. Поддержки со стороны государства в вопросах защиты национальных перевозчиков от недобросовестной конкуренции хотели бы получить 70,6% респондентов, 20,6% перевозчиков просили бы ужесточить транспортный контроль

за иностранными перевозчиками – нарушителями разрешительной системы в Казахстане, 8,7% респондентов желали бы увеличения штрафов за перевозки грузов иностранными перевозчиками без соответствующих разрешений, 8,7% считают целесообразным уменьшить количество разрешений на перевозки грузов в (из) третьих стран, передаваемых другим государствам, 3,7% надеются на пересмотр политики обмена двухсторонними разрешениями, у 32,1% респондентов претензий к государственным органам регулирования нет.

Одним из самых основных сдерживающих факторов в развитии международных автомобильных перевозок в Казахстане 61,5% перевозчиков назвали трудность в пополнении и обновлении парка подвижного состава. Среди препятствий названы – высокие таможенные пошлины на приобретение АТС старше

3-х лет эксплуатации (29,4%); отсутствие возможности получения льготного кредитования (8,7%); отсутствие возможности участия в инвестиционной про-

грамме (3,2%); желание приобрести подвижной состав по нулевой ставке таможенной пошлины в счет уставного капитала (3,2%); постановка на учет в связи с введением ТР ТС 018/2011 (2,8%) (рис. 2).

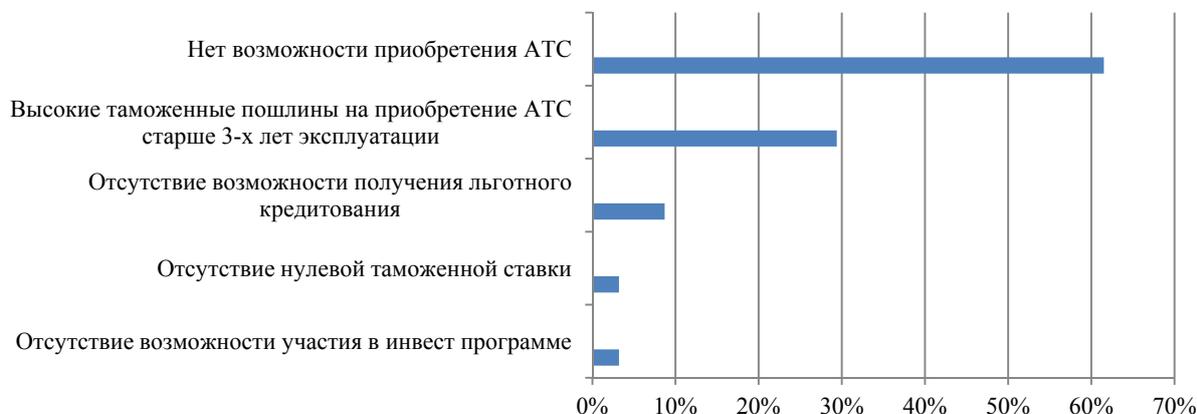


Рис. 2. Возможность пополнения парка автотранспортных средств.

Упрощение процедур оформления груза с созданием Евразийского экономического союза (ЕАЭС) отметили 51,8% перевозчиков. Об этом же свидетельствует возросший объем перевозок. Рост конкуренции со стороны партнеров по ЕАЭС и наличии недобросовестной конкуренции отметили 31,7% перевозчиков. Вместе с тем, 2,3% отметили, что кыргызские перевозчики, благодаря двухстороннему соглашению,

имеют существенное преимущество, выполняя перевозки из третьих стран без казахстанского разрешения. Около 1% отметили, что штрафы у партнеров по ЕАЭС за нарушение разрешительной системы значительно превышают казахстанские (в России – 12 тысяч евро, в Казахстане – 20 000 тенге). Остальные перевозчики высказались, что для них условия не изменились (рис. 3).

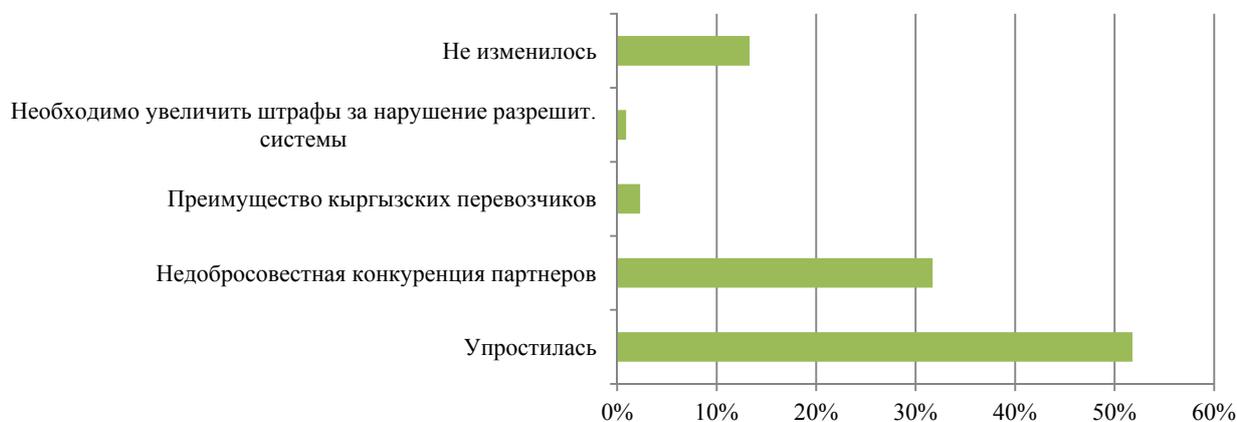


Рис. 3. Как повлияло создание ЕАЭС на работу международных автомобильных перевозчиков Казахстана.

О наличии недобросовестной конкуренции высказались более половины респондентов, перевозчиков, участвовавших в опросе - 58,3%, около 1% - отрицают ее, 40,8% - затруднились ответить.

На вопрос «Сталкивались ли вы с проявлением коррупции при международных автомобильных перевозках, 39,9% респондентов ответили утвердительно, 52,2% - отрицают, что сталкивались с проблемой коррупции. 7,8% - воздержались от ответа.

Причину коррупционных проявлений респонденты видят в следующем: 13,3% - недобросовестные

работники транспортного контроля; 3,7% - были свидетелями того, как за определенную «мзду» повторно использовали бланки казахстанских разрешений иностранные перевозчики; 3,7% - указали на то, что за некоторую плату контролеры пропускают большегрузные (переоборудованные) автотранспортные средства; 5,0% респондентов указали на «безнаказанность» выполнения каботажных перевозок иностранными перевозчиками.

Вопрос об условиях доступа на рынок международных автомобильных перевозок респонденты осветили следующим образом (рис. 4).



Рис. 4. Условия доступа на рынок международных автомобильных перевозок в Казахстане.

Возможность получения иностранного разрешения на осуществление международных автомобильных перевозок оценивается следующим образом. Проблемы с получением разрешений испытывают 46,8% респондентов, проблемы с получением «дефицитных» разрешений – 18,3%, нет проблем у 39,9% респондентов.

Таким образом, на основании полученных данных мы можем составить следующую структуру основных барьеров, сдерживающие развитие услуг в отрасли международных автомобильных перевозок (рис. 5).

Доступ к рынку международных автомобильных перевозок
Возможность обновления / пополнения парка автотранспортных средств
Технологический и инновационный потенциал
Человеческие ресурсы
- Доступность инфраструктуры - Доступность таможенной инфраструктуры - Развитие автодорожной сети - Платные дороги - Придорожный сервис
Доступность финансовых ресурсов – зависимость от государственной поддержки
Наличие недобросовестной конкуренции

Рис. 5. Структура основных барьеров сдерживающие развитие предпринимательства в отрасли международных автомобильных перевозок.

По оценкам экспертов, анализ цепочки добавленной стоимости показывает, что основные разрывы связаны с такими сферами [4,5], как:

1. Обеспечение автотранспортных средств зимним топливом, отсутствие которого ежегодно приводит к простоям 15 тыс. машиномен, отказу двигателей;

2. Обучение водителей категории Е, так как имеет место нехватка водителей-международников;

3. Обеспечение доступа международных автомобильных перевозчиков к международной системе страхования гражданско-правовой ответственности перевозчиков «Зеленая карта».

С другой стороны, частные владельцы подвижного состава, осуществляющие международные автомобильные перевозки, имеют значительные экономические преимущества в сравнении со специализированными автопредприятиями [6]. Работая в одинаковых условиях и имея за транспортную услугу равный размер доходов, частный перевозчик извлекает более высокую долю прибыли из этих доходов за счет относительно меньших расходов, что предопределяется следующими объективными обстоятельствами:

- частный предприниматель обходится без дорогостоящей производственно-технической базы для содержания транспортных средств, экономия на отчислениях амортизации, расходах на отопление, ремонт и содержание стоянок, ремонт базы и другие объекты;

- у частного перевозчика практически отсутствуют административно-управленческие расходы;

- такой перевозчик обычно сам является водителем собственного автомобиля, экономия на оплате труда наемного водителя;

- работы по техническому обслуживанию и ремонту своего автомобиля выполняются в основном собственными силами;

- проявляются также другие факторы, обусловленные действием личных интересов частного.

Выводы. Исходя из вышеизложенного в работе сформулированы основные предложения по дальнейшему развитию предпринимательства в области международных автомобильных перевозок:

- необходимо перестроить работу транспортного контроля, направленную на защиту национального рынка международных автомобильных перевозок;

- устранить административные барьеры, препятствующие процессу обновления и пополнения парка

автотранспортных средств; обеспечить государственную поддержку международных перевозчиков в вопросах обновления и пополнения парка подвижного состава путем предоставления кредитных льгот, инвестиционных преференций, возможности приобретения автотранспортных средств по нулевым ставкам таможенных пошлин и др.;

- создать для казахстанских операторов условия, равные с партнерами по ЕАЭС, по организации и выполнению международных автомобильных перевозок;

- добиться соблюдения принципов Международной дорожной перевозки в соответствии с конвенцией на территории Евразийского союза.

Литература:

1. Годовой отчет Измерение и мониторинг эффективности коридоров в 2014 г., АБР, 2015.
2. Интернет-источник: <http://www.stat.gov.kz>
3. Итоговый отчет по результатам совместного выезда СТК «KAZLOGISTICS» и КТК МФ РК в период с 11 по 28 мая 2014г. для проведения Второго этапа «Бекет»:

«Хронометраж времени совершения таможенных операций в автомобильных пунктах пропуска операций на Казахстанско-Китайской границе», 2014 г.

4. Программа поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы.
5. Гришняева Ю.Д. Глобализация как основная тенденция развития мировой экономики. Стратегии включения стран в систему мирохозяйственных связей в условиях глобализации. Современные научные исследования и инновации, 2011.
6. Гульпенко К.В., Гайсенко В.В. Экономические проблемы регионов и отраслевых комплексов, Проблемы современной экономики, N3 (39), 2011.
7. Давлятов У.Р., Алымкулов А.Ш., Дуйшебаев С.С. Разработка функциональных характеристик транспортных систем различных уровней. / Республиканский научно-теоретический журнал «Известия вузов», №4. - Бишкек, 2013. - С. 31-33.

Рецензент: д.т.н., профессор Суянтбеков И.Э.