

1

автомобилей ежегодно увеличивается, в основном, благодаря увеличению оборачиваемости транспортных средств на линии.

УДК 656.13.338

Обновление автотранспорта, занятого международными перевозками

Кисель Т.Р.

Белорусский национальный технический университет

Поплавский Веслав

Польша

В настоящее время белорусские перевозчики, осуществляющие международные перевозки, не в состоянии осуществлять приобретение транспорта за счет собственных средств, которыми являются прибыль и амортизационные отчисления.

За счет этих средств возможно приобрести не более 200 автомобилей в год, однако ежегодная потребность в обновлении парка составляет не менее 1000-1500 автопоездов. При таком количестве обновляемых транспортных средств можно рассчитывать только на привлеченные ресурсы, а также создание на законодательном уровне благоприятных условий приобретения транспортных средств.

Изменение белорусского законодательства в этой области в 2003 году было направлено на ограничение ввоза импортной техники и стимулирование, таким образом, приобретения автомобильных транспортных средств отечественного производства. Однако финансирование приобретения транспортных средств отечественного производства не получило развития.

Основная причина – сложность доступа к кредитным ресурсам и высокая плата за пользование ими, необходимость предоставления дополнительных залогов помимо самих приобретаемых транспортных средств, жесткие требования к финансовому состоянию предприятия, сложная и длительная процедура оформления документов.

Принятие в апреле 2004 году Указа Президента Республики Беларусь № 171 «О некоторых мерах по улучшению условий реализации автомобильных транспортных средств отечественного производства» не позволило кардинально

изменить ситуацию, так как этот документ не решил все перечисленные выше проблемы, и применять его на практике имеют право только два коммерческих банка.

В сложившихся условиях в 2005 году приобретена только 151 единица новых автомобилей, в т.ч. 75 отечественного производства.

Для обновления парка международных перевозчиков подобными темпами понадобится несколько десятков лет.

Здесь необходимо учитывать тот факт, что на международных линиях автомобили можно эксплуатировать до 7 лет. Уже сегодня в республике срок эксплуатации двух третей транспортных средств превышает семь лет.

Конкурентоспособный парк автотранспортных средств, соответствующих экологическим требованиям Евро-2 и Евро-3, у белорусских перевозчиков составляет 31,5 % от общего количества и не растет на протяжении последних трех лет.

При этом доля автотранспортных средств уровня Евро 3 – составляет всего 12 %. В то же время у основных белорусских конкурентов количество автомобилей Евро-3, в последние годы значительно увеличилось и составляет от 30 до 45 %.

Учитывая проводимую государствами Евросоюза политику по ограничению допуска на свои рынки транспортных средств, не соответствующих установленным экологическим параметрам, существует реальная опасность, что при таких темпах обновления белорусским перевозчикам через три-четыре года не будет работы на рынке перевозок в Западной Европе. Уже в 2005 году остались невостребованными белорусскими перевозчиками 111,0 тысяч (27 %) разрешений на проезд по территориям иностранных государств.

Как показали исследования, наиболее эффективным решением данной проблемы является лизинг автомобилей, соответствующих европейским стандартам Евро-3 и Евро-4. Проведенный анализ свидетельствует о преимуществах приобретения автомобилей зарубежного производства по сравнению с автомобилями семейства «МАЗ». При более высокой первоначальной стоимости зарубежных автомобилей, они более надежны в эксплуатации и позволяют экономить денежные средства при их эксплуатации.