

## **Проблемы развития рынка международных автомобильных перевозок**

Антюшеня Д.М., Нарушевич С.С.

Белорусский национальный технический университет

Рынок международных автомобильных перевозок грузов является составной частью общего рынка транспортных услуг, а автомобильный транспорт - конкурентом на этом рынке. Конкуренция на рынке транспортных услуг определяется соотношением спроса на перевозки со стороны потребителей и предложения со стороны транспортных компаний.

Важнейшими показателями становятся: скорость доставки, сохранность груза, специализация транспортных средств, своевременное информирование о местонахождении груза.

Эффективное выполнение международных перевозок грузов и конкурентоспособность белорусских перевозчиков в значительной степени зависит от технического обеспечения этих перевозок и, в первую очередь, от наличия современных автопоездов, отвечающих по своим характеристикам международным экологическим и техническим стандартам.

Во всех странах ЕС устойчивой тенденцией является постоянное ужесточение требований к подвижному составу.

В ближайшее время ожидается несколько новых принципиально важных изменений в ЕС в отрасли автоперевозок. Во-первых, разрабатывается законодательный акт для повышения их безопасности. Его суть в том, что будет учитываться не только время, потраченное водителем на управление автомобилем и отдых, но также время, которое он уделит любым другим посторонним работам. В связи с этим владельцам транспортных компаний придется тщательно организовывать действия экипажа подвижного состава. На смену всем известным аналоговым самописцам придут электронные карточки с микрочипом, который будет аккумулировать всю информацию о водителе и режиме его работы. Соблюдение режима труда и отдыха водителей - важный фактор безопасности движения. С введением цифровых тахографов скорость и время вождения можно будет регистрировать за весьма длительный период, значительно

усовершенствуется система наблюдения, зафиксированные данные будут лучше защищены, чем в используемых в настоящее время приборах, и будут значительно достовернее.

Существуют ограничения и по шуму в зависимости от мощности двигателя. В соответствии с европейскими стандартами введено понятие «Green Loggy» (зеленый грузовик) и «Super green» (очень зеленый). Такие автомобили соответственно маркируются и подтверждаются сертификатом завода-изготовителя. Этим автотранспортным средствам предоставляется преимущество при выдаче разрешений на проезд по странам ЕС.

Единственным путем увеличения объемов перевозок в европейские страны при таких условиях является замена устаревших автопоездов на современные, отечественного и зарубежного производства.

В настоящее время в Республике Беларусь осуществляют международные перевозки грузов около 8500 автопоездов. Доля импортных автопоездов в общем парке составляет около 80,0%: МЕРСЕДЕС-БЕНЦ — 17,0%, ВОЛЬВО 14,0%, МАН — 10,0%, СКАНИЯ — 12,0%, ИВЕКО — 13,0% и другие — 14,0%. В основном импортные автотранспортные средства приобретаются со сроком эксплуатации не менее 4-5 лет, что увеличивает расходы по их содержанию и соответственно уменьшает доходы и конкурентоспособность перевозчика.

Доля автопоездов семейства МАЗ составляет 20,0%, но они используются, в основном, для доставки грузов в страны СНГ и Балтии. Отсутствие у белорусских перевозчиков оборотных средств для приобретения новых импортных автопоездов, а также благоприятные условия международного лизинга (7-10% годовых, срок лизинга 3-5 лет) вынуждали их для обновления подвижного состава использовать международный лизинг.

Сложившаяся ситуация не связана с ростом приобретения автотранспортных средств старше 7-ми лет, так как установлены ограничительные ставки ввозных таможенных пошлин на транспортные средства старше 3 лет, а является следствием перехода автотранспортных средств, входивших ранее в возрастную группу «от 3 до 7-ми лет». Удельный вес транспортных средств со сроком эксплуатации более 7-ми лет на конец 2002 г. составлял 59 процентов, а по итогам 2005 года

– 72 процента. Основная причина недостаточные темпы обновления парка новыми транспортными средствами. В 2005 году субъектами хозяйствования, имеющими допуск к процедуре МДП, приобретено всего 151 единица новых автотранспортных средств, из них около 75 отечественного производства.

Для парка седельных тягачей характерна такая же ситуация как и для парка в целом. Доля седельных тягачей в возрастной группе «7 лет и старше» возросла с 63% до 69%, при этом сократилась с 25% до 18% в группе «от 3 до 7-ми лет».

Если в Беларуси парк подвижного состава уменьшается, то в соседних государствах, напротив, растет. Правительство Российской Федерации 11 марта 2003г. приняло постановление №147, которым определены условия временного ввоза с полным освобождением от уплаты таможенных платежей в отношении новых транспортных средств.

Страны ЕС поддерживают экологические стандарты, как эффективную систему обеспечения общего снижения выбросов загрязняющих веществ транспортными средствами. Правило ЕЭК ООН №49, которое содержит ограничения по токсичности отработанных газов автомобилей, постоянно пересматривается в сторону ужесточения. С 1 января 2005 г. к выполнению международных перевозок допускаются автотранспортные средства, удовлетворяющие нормам Евро-4, а с 1 января 2008г. к ним будут допущены автотранспортные средства соответствующие требованиям Евро 5. В Беларуси только с 2004 года освоено серийное производство грузовых автомобилей стандарта Евро-3, а европейские производители уже с 2005 года приступили к серийному производству автомашин Евро-4. Способствовать массовому обновлению автопарка должны решения на правительственном уровне.

Для поездок в Европу нужна только новая, современная автотранспортная техника.

Однако следует отметить, что технический уровень новых автотранспортных средств, поставляемых отечественной автомобильной промышленностью потребителям, отстает от аналогичного уровня передовых стран на 10-15 лет. Это отставание наблюдается по всем основным показателям: экономичности, надежности, эргономичности, экологичности и

безопасности.

Отечественный автопоезд тяжелее импортного аналога в среднем на 1 тонну. Поэтому при ограничении полной массы автотранспортного средства, импортный автопоезд перевезет за одну поездку на 1 т груза больше, чем отечественный.

По затратам на 1 км пробега отечественный подвижной состав уступает импортному.

Для белорусских перевозчиков должны быть созданы условия, сопоставимые с теми, которые существуют в России, Украине, странах Балтии. Только в этом случае можно рассчитывать даже не на рост экспорта транспортных услуг, а на то, что мы удержим завоеванные позиции.

УДК 658.012.12:330.131.7

### Управление хозяйственными рисками

Краснова И.И.

Белорусский национальный технический университет

Под экономическим риском понимается некая возможность возникновения убытка, измеряемого в денежном выражении.

С экономическим риском может сталкиваться любой субъект - отдельный человек, группа людей, производственно-хозяйственная единица - фирма, компания, банк, страховая компания, инвестиционная и т.д.

Независимо от причин возникновения экономического риска естественным является желание каждого субъекта уменьшить возможные потери, связанные с реализацией экономического риска. Именно поэтому возникает проблема управления риском, которая носит название «риск-менеджмент».

В широком смысле управление риском (риск-менеджмент) - есть искусство и наука об обеспечении условий успешного функционирования любой производственно-хозяйственной единицы в условиях риска.

Управление рисками (риск-менеджмент) на уровне фирмы - есть управление, направленное на снижение убытков, связанных с экономическими рисками.

Управление рисками может осуществляться на основе специально разработанных программ.