

## **МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИХ РАЗВИТИЯ**

*Варварина Ольга Викторовна*

*Научный руководитель - канд. экон. наук, доцент А.А.Тозик  
(Белорусский национальный технический университет)*

В тезисе освещены основные вопросы, касающиеся развития международных автомобильных перевозок в Республике Беларусь на современном этапе. Большое внимание уделено проблеме обновления парка подвижного состава, занятого сегодня на международных перевозках. Приведен перечень основных мероприятий, способствующих в перспективе повышению конкурентоспособности белорусских автомобильных перевозчиков на международном рынке транспортных услуг.

Стабильная и эффективная работа транспортного комплекса является важнейшим условием жизнеобеспечения многоотраслевой экономики и реализации основных направлений развития Республики Беларусь.

Транспорт, обслуживая практически все виды экономических отношений, является важнейшим источником валютных поступлений в республике, выступая на международном рынке как экспортер транспортных услуг. Наиболее динамично растет экспорт автотранспортных услуг, что обусловлено как географическим положением республики, так и развитой транспортной инфраструктурой.

Однако в результате законодательных изменений впервые отмечено уменьшение количества транспортных предприятий и парка подвижного состава, осуществляющего международные перевозки грузов по процедуре МДП, что отрицательно повлияло на конкурентоспособность белорусских перевозчиков на рынке международных автотранспортных услуг. Парк подвижного состава сократился за 2004 год на 15,4% по отношению к 2003 году и на 31,7% - к 2002

году. В парке, занятом сегодня на международных перевозках, 70% транспортных средств имеют возраст 7 лет и более. Если учесть, что срок эксплуатации составляет 10-11 лет, то именно эти 70% предстоит обновить за ближайшие три года, чтобы сохранить объем работы национальных международных перевозчиков. Но любому экономисту известно, что обновление основных средств возможно в пределах 5-8% в год. Значит, в лучшем случае обновление парка может составить 24% за ближайшие три года. В результате введения ограничений мы усложнили доступ на наш рынок иностранных транспортных средств. Перевозчики, которые вывезли взятые в лизинг автомобили, не просто вывезли основные средства. При вывозе автопоезда после двух лет лизинга перевозчик теряет возможность развития, инвестиций в будущее. Фактически был вывезен тот подвижной состав, который сейчас должен был заменить часть тех самых 70% изношенного парка. За два года по эксплуатации в режиме временного ввоза по договорам лизинга было выплачено до 40% их стоимости. То есть предприятия безвозвратно потеряли около 40 000 евро уже выплаченных денежных средств на каждый автопоезд. Общие потери на 4 427 единиц вывезенной техники составляют 177 млн 80 тыс евро. Если учесть, что ежемесячные платежи в бюджет с одного автопоезда составляют, по данным предприятий, в среднем 320 - 400 евро, то потери бюджета по вывезенным автопоездам составляют 1,4 - 1,8 млн евро в месяц.

В этой сфере требуют совершенствования условия приобретения в лизинг отечественного подвижного состава. Расчеты свидетельствуют, что в лучшем случае при минимальной ставке лизингового платежа и максимальном фрахте, чтобы взять один автомобиль в лизинг, предприятию нужно иметь как минимум два активно эксплуатирующихся. Это значит, что через три года вместо каждых двух автомобилей мы будем иметь только один. То есть, при сохранении нынешней ситуации в ближайшие три года парк белорусских перевозчиков сократится почти вдвое, что чревато серьезными последствиями.

Приближается момент введения в странах Евросоюза нормы Евро-4 для нового подвижного состава. Тем временем Беларусь отстает от этой нормы и по двигателям, и по топливу. Отечественным производителям необходимо справиться с этой непростой задачей – выпускать автомобили в соответствии с новыми нормами. В Европе уже появилась разработка технологии SCR (Selective Catalytic Reduction – избирательная каталитическая нейтрализация), позволяющей снизить токсичность отработавших газов двигателей до уровня, предусмотренного новыми экологическими стандартами Евро-4 и Евро-5. Кроме того, предполагается, что средний расход топлива у грузовиков с SCR снизится примерно на 2,5% по сравнению с аналогичными автомобилями, соответствующими нормам Евро-3.

В перечень основных задач, решение которых будет способствовать развитию международных перевозок в республике, входят также снижение транспортных издержек, совершенствование тарифной политики, урегулирование взаимоотношений перевозчика и экспедитора. Последний должен хорошо представлять, как формируется ставка фрахта: себестоимость плюс рентабельность плюс отчисления на будущее. Во-первых, фрахтовая политика как перевозчиков, так и экспедиторов, должна строиться по принципу рентабельности для перевозчика. И второе условие – процесс допуска кампаний на рынок транспортно-экспедиционных услуг должен быть ужесточен. Должны быть повышены требования к образованию, профессиональной подготовке и финансовой ответственности экспедитора. Расширение функций экспедитора, помощь перевозчикам различных стран и различных видов транспорта в доставке грузов комбинированной перевозкой в перспективе может привести к резкому снижению числа транспортно-экспедиционных кампаний, к переходу от количества экспедиторов к качеству оказываемых ими услуг. Именно экспедитор должен предоставлять грузовладельцам и перевозчикам складские услуги, услуги по перегрузке, взять на себя ответственность за многоэтапную доставку.

В план мероприятий можно включить также:

- создание совершенной и понятной для всех перевозчиков системы распределения высвобождающихся дефицитных разрешений, внедрение компьютеризированной системы их выдачи и учета;
- гармонизация законодательств Беларуси и России и заключение Межправительственного соглашения в области международного автомобильного сообщения на основе безразрешительной системы;
- совершенствование таможенного законодательства, соблюдение сроков таможенного досмотра, увеличение сроков временного ввоза с 2-х до 3-х лет;
- расширение транспортного рынка за счет стран, с которыми еще не подписаны Межправительственные Соглашения о международном автомобильном сообщении (Португалия, Греция, Хорватия, Китай, Люксембург, Великобритания и др.);
- внедрение комплексной системы «Спутниковые решения для транспорта и логистики. Системы видеонаблюдения», в результате чего появится возможность четкого диспетчерирования всего парка машин, сокращения времени простоев;
- оснащение автомобилей цифровыми тахографами, что даст возможность обеспечить повышение безопасности дорожного движения, экономии топлива и др.

#### ЛИТЕРАТУРА

Варварина, О.В. Международные автомобильные перевозки в Республике Беларусь и перспективы их развития. - Мн., 2005.