

# ЭКОНОМИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ И ФОРМЫ ЭКСПОРТА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В ЭКОНОМИКЕ СТРАНЫ

*О.В. Высоцкая*

Научный руководитель – к.э.н., доцент *А.Г. Шумилин*  
*Белорусский национальный технический университет*

Процесс становления Беларуси как суверенного государства ведет к ее активному выходу на мировую арену в качестве полноправного субъекта международного права а, следовательно, означает начало нового этапа в развитии внешних связей как страны в целом, так и ее хозяйствующих субъектов, которые получили реальную возможность самостоятельно участвовать в международных экономических отношениях.

Непосредственным объектом развития международных отношений является транспорт, посредством которого осуществляется перемещение грузов, пассажиров в пространстве. Поэтому перевозки в международном транспортном сообщении имеют тенденцию к дальнейшему развитию и представляют интерес как с теоретической, так и с практической стороны. Мировая практика идет по пути унификации транспортной документации, а также источников правового регулирования.

Международные автомобильные перевозки грузов и пассажиров – одна из наиболее динамично развивающихся и стабильно приносящих доходы в государственные бюджеты всех уровней отраслей страны. Однако белорусские автотранспортные компании из-за несбалансированной, противоречивой и не последовательной законодательной и налоговой политики в стране находятся в неравноценных условиях работы по сравнению с иностранными конкурентами. Непомерно высокие налоги и таможенные пошлины на подвижной состав, отсутствие государственного контроля за иностранными автоперевозчиками на территории Беларуси, невозможность обновления парка подвижного состава приводят к тому, что Беларусь теряет позиции на рынке международных автомобильных перевозок.

Средний уровень всех налогов на один тяжеловесный автомобиль в странах Европейского Союза примерно в десять раз ниже чем в Беларуси. Белорусские перевозчики уплачивают дорожные и другие сборы на территории иностранных государств, уровень которых постоянно растет. В тоже время уровень российских дорожных сборов для иностранных перевозчиков не пересматривался более десяти лет.

И еще. Из-за отсутствия контроля со стороны белорусского государства иностранные перевозчики (особенно турецкие и из стран СНГ) постоянно нарушают запреты установленные международными соглашениями Республики Беларусь. Нет также контроля за выполнением положений соглашения о режиме труда и отдыха водителей на территории Беларуси.

В настоящее время вскрытие нарушений ограничивается составлением актов и использованием штрафов этих нарушений на переговорах процессах, в то время, как другие страны оперативно, жестко, в широком диапазоне и ощутимо для нарушителей применяют к ним законодательно установленные санкции.

До 80% международных перевозок грузов и пассажиров в нашей стране осуществляется сейчас к сожалению, не белорусскими автопредприятиями. Более того, иностранные перевозчики, пользуясь проблемами в наших законодательных и нормативных правовых актах, все активнее внедряются и на рынок внутрибелорусских автоперевозок. Сегодня на внутреннем белорусском рынке транспортных услуг активно работают владельцы автотранспортных средств не только России, Украины, Казахстана и других стран СНГ, но и ряда европейских стран. Это, в первую очередь, Финляндия, Польша, Турция, Болгария, а также Литва, Латвия и Эстония.

## **Литература**

1. Дадалко В.А., Максимович О.Е. Особенности формирования и развития внешнеэкономической политики Республики Беларусь. Мн.: «Армита-Маркетинг, Менеджмент», 2000г.

2. Руденко А.И. Экономика предприятия.-М.: ИНФРА-М, 1993г.