

СОВРЕМЕННЫЕ ПУТИ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

И. А. Батюня, А.Ф. Зубрицкий

Белорусский национальный технический университет.

Организация автомобильных перевозок грузов из одной страны в другую - процесс сложный, требующий соблюдения международных конвенций и соглашений по перевозкам и транзиту, высокого качества обслуживания, точного исполнения условий контракта, соблюдения таможенных и государственных законов. Сложность управления международными перевозками заключается в том, что необходимо управлять объектом (грузом), находящимся за тысячи километров от управляющего, который должен принимать оперативные решения с учетом постоянно меняющейся обстановки и необходимости своевременной и сохранной доставки груза.

В организации международных перевозок существуют некоторые недостатки. Для их устранения я хочу выдвинуть следующие предложения:

1. Расширить и углубить международное сотрудничество с Европейскими и другими странами по осуществлению международных перевозок на основе гармонизации отечественной нормативно-правовой базы с международными Конвенциями и Соглашениями.

2. Привлечь инвестиций в транспортный комплекс Республики Беларусь

Начиная бизнес в нашей стране, инвестор пользуется рядом присущих Республике Беларусь преимуществ, таких как:

1. Отсутствие конфликтов межнационального или религиозного характера, низкий уровень преступности и коррупции.

2. Выгодное экономическое и географическое положение на перекрестке важнейших европейских транспортных коридоров.

Иностранные и совместные предприятия при доле их инвестиций в 35% могли бы вытянуть белорусскую экономику из кризиса, что также предполагает чрезмерно высокое участие внешних сил в национальной экономике.

Подписанный Президентом Инвестиционный кодекс лишь во-брал в себя законодательные и нормативные акты, касающиеся дея-тельности иностранных и отечественных компаний не обозначив точно и ясно условия хозяйствования, как того требует мировая практика. Представляется, что Инвестиционный кодекс должен со-держать нормы, обеспечивающие единый правовой стандарт, со-гласно которому все инвесторы равны перед законом и безопас-ность инвестиций в равной мере гарантируется государством.

3. Пересмотреть налоговую систему, снизить ставки налогов, таможенных пошлин, различных сборов и отчислений.

Повышение суммы транзитных налогов заставило междунаро-дных автоперевозчиков активно искать «обходные» пути. Кроме то-го, структура транзитных платежей очень сложна и включает, кроме сбора за проезд по автодорогам общего пользования и автодороге М1/Е30, еще и плату за услуги терминала, местные налоги и эколо-гический сбор. Это ведет к тому, что международные автоперевоз-чики выбирают иногда маршруты в обход Беларуси (по двум марш-рутам: с юга Украины, с севера – через Финляндию или Прибалти-ку).

4. Переоснастить подвижной состав, используемый на между-народных перевозках.

Парк подвижного состава Республики Беларусь, используемый на международных автоперевозках, насчитывает сегодня свыше 9000 автопоездов. Из них со сроком эксплуатации до трех лет — 31% транспортных средств, со сроком эксплуатации от трех до семи лет — 22%, свыше семи лет — 47%.

Старый и неконкурентный подвижной состав означает утрату спроса на транспортном рынке, потерю перевозчиком высокой ре-путации из-за низкого качества транспортного обслуживания, нарушение сроков доставки по техническим причинам, отсутствие гарантий безопасности, низкую рентабельность перевозок из-за значительного расхода топлива, увеличение издержек на ремонт, и как следствие уменьшение годового пробега, снижение показателей грузоподъемности и т.п.

Решение проблемы переоснащения парка новым конкурентоспо-собным подвижным составом сегодня одна из главных задач бело-русских перевозчиков. В связи с высокой стоимостью транспорт-ных средств, высокими ставками по валютным кредитам, сложно-

стью их получения на длительные сроки, отсутствием у предприятий обеспечения для покрытия банковских кредитов - наилучшим и более приемлемым способом обновления основных производственных фондов международных автомобильных перевозчиков является международный лизинг, который дает возможность получать имущество в пользование на срок, близкий к сроку полной амортизации имущества от иностранных инвесторов.

На международных перевозках в республике работает свыше 50% автомобилей, взятых в лизинг. Лизинг помогает белорусскому перевозчику конкурировать на рынке транспортных услуг, т. к. при помощи этого способа аренды можно быстро обновлять основные фонды, тем самым не давая транспорту подвергаться моральному износу. Приобретая новейшие виды автомобилей, перевозчик решает множество задач: уменьшение затрат на ремонт, уменьшение расходов горюче-смазочных материалов, удобство эксплуатации, гарантия соблюдения сроков доставки и др.

Еще один способ обновления транспорта я вижу в применении ускоренной амортизации. Это дает возможность более быстрого, по сравнению с нормативными сроками службы транспорта, перенесения его балансовой стоимости на выполняемый вид перевозок. В связи с этим можно назначать на один автомобиль 2-х водителей, чтобы использовать его в несколько смен. Применительно к международным перевозкам, транспорт должен перемещаться без длительных остановок для отдыха водителя, тем самым применяется ускоренная амортизация и быстрее доставляется груз, что так же очень важно при международных перевозках.

5. Расширить масштабы применения услуги лизинга.
6. Разрешить применение фирмами ускоренной амортизации.
7. Расширить применение логистического подхода к перевозке, совершенствование смешанных перевозок с участием различных видов транспорта.

Формирование национальной логистической системы будет способствовать укреплению позиций белорусских предприятий-экспортеров на внешних рынках, в том числе и транспортных компаний. Создавать логистические центры следует, как на базе имеющихся терминалов, так и строить новые современные терминалы. Особое внимание при создании логистических центров в первую очередь следует уделить свободным экономическим зонам, так как

они наиболее привлекательны в смысле инвестиций, а областные центры (где находятся СЭЗ) расположены достаточно удобно в географическом плане. Основной задачей логистических центров станет разработка эффективных логистических схем, предоставление услуг по хранению и экспедированию грузов, привлечение дополнительных транзитных грузопотоков в Беларусь. Создание современной транспортно-логистической сети требует значительных инвестиционных вложений. По экспертным оценкам для создания современного транспортно-логистического центра необходимо около 1 млн. USD инвестиций на 1 га площади. Вопрос недостаточности собственных средств возможно решить за счет привлечения иностранных инвесторов. В настоящее время частные иностранные инвесторы участвуют в реализации двух крупных национальных проектов: создании логистического центра «Прилесье» на территории СЭЗ «Минск» (ключевой инвестор - иранская компания «Кейсон», оценочная стоимость проекта – 150 млн. евро, площадь центра – 70 га) и логистического центра «КМК-логистик» в районе аэропорта «Минск-2» (инвестор – бельгийская компания АОІ, оценочная стоимость проекта – 300 млн. евро, площадь центра – 100 га).

Отдельные транспортные перевозчики строят собственные логистические центры небольшой площадью 10.000 м².

Эксперты считают, что логистический потенциал нашей страны использован лишь на 25-30%.. Потенциальный объем обработки грузов в транспортно-логистических центрах Беларуси может составить 30 млн. т в год.

8. Привести сеть дорог к состоянию, отвечающему требованиям, предъявляемым к международным магистралям, и обеспечивающему удобные транспортные связи со странами ближнего и дальнего зарубежья.

Несмотря на то, что значительная часть белорусской сети автомобильных дорог в 85,7 тыс. км. характеризуется относительно хорошим качеством, только 2% автомобильных дорог соответствует стандартам ЕС. Большая же часть дорог Беларуси требует ремонта: около 45,2% автомобильных дорог нуждаются в капитальном ремонте и 42,7% - в среднем ремонте.

10. Пересмотреть правовую базу. В республике Беларусь принято и принимается ряд законодательных актов, касающихся сферы международных перевозок. Однако именно их количество и затруд-

няет поиск необходимой информации. Здесь представляется целесообразным провести серьезную работу не столько по совершенствованию содержания законодательной базы, сколько именно в ее оформлении. Предлагается издать (переиздать) отдельные законы для регулирования отношений при перевозке конкретным видом транспорта. Можно собрать все действующие акты по автомобильному транспорту и издать кодекс автомобильных перевозок, где будут указаны все необходимые условия для осуществления перевозки автомобильным транспортом, то же сделать для железнодорожного транспорта, воздушных перевозок, речных и морских перевозок. Для более качественного обслуживания экспорта транспорта услуг, следует перевести правовые нормы на основные иностранные языки и опубликовать в СМИ, в частности в сети Интернет.

Эти меры могут привести к лучшему пониманию условий пользования транспортными услугами в республике Беларусь и повысить привлекательность нашей страны с точки зрения продавца услуг международных перевозок.

11. Пересмотреть размеры платы за транзитный проезд по территории Республики Беларусь с целью стимулирования транзитных перевозок.

Эти меры в большей степени коснутся перевозчиков, осуществляющих транспортировку грузов на относительно короткие дистанции (например, Польша – западная часть Российской Федерации). Так как стоимость такой перевозки в среднем равняется 2 000 долларов США, а стоимость въезда и транзита для стандартного грузового автомобиля (до 21 тонны) в сумме равна 150 долларов США, т.е. плата за проезд по территории нашей страны составляет 7,5% от стоимости всей перевозки.

Привлекательность использования территории нашей страны в маршруте перевозки в большей степени зависит от стоимости ее использования. Поэтому для привлечения большего количества перевозчиков, использующих наши дороги, следует пересмотреть стоимость стоимости проезда в сторону понижения. Это, наряду с другими мерами, приведет к увеличению грузопотоков, что компенсирует затраты, возникшие при снижении стоимости въезда на территорию республики и использования автомобильных дорог.

При транзитном проезде транспорта иностранных перевозчиков через нашу страну таможенные пошлины выплачиваются в меньшем размере. Однако эти льготы иностранному перевозчику стали незаконно использовать некоторые белорусские фирмы. Стали учащаться случаи, когда транспорт, следующий через территорию республики транзитом, при пересечении границы не доходит до конечного потребителя, а где-то остаётся в пределах страны. Поэтому необходимо что-то менять в законе «О таможенном тарифе Республики Беларусь»).

12. Развитие информационного сектора.

Ситуация, сложившаяся на рынке транспортных услуг, требует развития информационного сектора. На транспорте это проявляется в компьютеризации, создании, обработке, хранении и распространении информации, перехода на использование безбумажной документации, а также и в создании своей собственной инфраструктуры в виде телекосмических средств связи, слежения за движением транспортных средств и устройств. Ведь именно решение этой проблемы позволит снизить до минимума множество рисков, связанных непосредственно с процессом перевозки. Самыми значимыми рисками, несомненно, являются переутомление водителя, нарушение им скоростного режима, несоблюдение предъявляемых заказчиком требований к транспортировке (например, температурного режима).

13. Улучшение таможенного обслуживания.

Для улучшения таможенного обслуживания и повышения его качества требуется:

- реконструкция и строительство новых пунктов пропуска автотранспорта на основных маршрутах движения транзитного потока с внедрением современных информационно-технических средств, позволяющих значительно сократить простои при таможенном оформлении;
- реконструкция в соответствии с международными требованиями автомобильных дорог второго и девятого трансъевропейских транспортных коридоров, приграничных железнодорожных станций, а также продолжение строительства гостиниц, пунктов питания, автозаправочных станций, станций технического обслуживания, охраняемых стоянок, площадок отдыха и других объектов дорожного сервиса;

- развитие сети мобильной сотовой связи стандарта GSM и модернизация сети передачи данных вдоль трансъевропейских транспортных коридоров, проходящих по территории республики.

Следует отметить, что в настоящее время для транспорта как отрасли народного хозяйства как в рамках того или иного региона, так и в международном масштабе особенно актуальным стало требование снижения себестоимости товаров за счет сокращения затрат на перемещение товарно-материальных потоков от мест производства до мест потребления, уменьшения сложившихся объемов и масс запасов сырья и продукции в производстве. Для этого необходимо внедрить принципы логистики в управление производством и создать скоростные перевозочные системы, уже проверенные на практике за рубежом.

УДК 656:005.932

НЕОБХОДИМОСТЬ ВНЕДРЕНИЯ ТЕРМИНАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ В ПОГРАНИЧНЫЕ ОБЛАСТИ

Ю.А. Копко

Белорусский национальный технический университет.

Экономическая целесообразность доставки грузов автомобилями на далекие расстояния вызвала за последние десятилетия бурный рост магистрального сообщения. Междугородные автомобильные перевозки стали развиваться быстрыми темпами, играя все более значимую роль в транспортной системе в целом. Развитие перевозок грузов в междугородном сообщении определяется ростом экономических и транспортных связей между областями и экономическими районами страны, ростом кооперации производства. Выполнение междугородных перевозок автомобилями позволяет резко сократить сроки доставки и повысить при этом сохранность груза, высвободить железнодорожный транспорт от «коротко-пробежных» перевозок грузов, повысить ритмичность доставки продукции, уменьшить товарно-материальные запасы в обороте.

Междугородные перевозки грузов (МПП) разделяют на межобластные и внутриобластные. Значительная часть перевозок, осуществляемых областным автотранспортом общего пользования выполняется