

РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Е.В. Романова

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

Географическое положение Беларуси на кратчайшем пути между Российской Федерацией и Европой, многолетний опыт и высокая квалификация международных автомобильных перевозчиков в условиях политической независимости государства предопределили хорошие стартовые условия для республики в данном виде деятельности. Обеспеченность иностранными разрешениями, высокая рентабельность международных перевозок, благоприятный инвестиционный климат в начале становления этой сферы деятельности способствовали высоким темпам развития автомобильных перевозок в Республике Беларусь. Если в 1992г. лицензии на выполнение международных грузовых перевозок имели 447 физических и юридических лиц республики, то в 2000г. уже около 6 тыс.

До недавнего времени белорусские перевозчики перевозили грузов из стран Западной Европы в Российскую Федерацию больше, чем российские, или перевозчики европейских государств вместе взятые. Например, только по основным странам-отправителям (Германии и Бельгии) объёмы перевозок грузов белорусскими перевозчиками многократно превышали объёмы перевозок национальных перевозчиков - в 16 и 28 раз соответственно (Австрии, Нидерландов - в 7, Италии - в 4, Испании - в 24, Польши - в 6, Франции - в 11 раз).

Для завоевания столь весомой позиции на европейском рынке транспортных услуг не потребовалось привлечения государственных финансовых и материальных ресурсов. Эта сфера деятельности легко вписалась в жёсткие условия рыночной системы и позволяет республике получать значительные валютные средства. Например, по оценке специалистов, только за январь-май 2000г. белорусские международные перевозчики перечислили в бюджет, бюджетные фонды около 22,5 млн. долл. США при общих доходах от своей деятельности в 350 млн. долл. США в 1999г. (480 млн. долл. США в 1998г.). Доходы перевозчиков за январь- май 2000г. с учётом более низких по сравнению с 1998г. фрахтовых ставок составили около 150 млн. долл. США.

Объёмы экспорта услуг грузового автомобильного транспорта за последние 8 лет (1993-2000гг.) вырос в 4,4 раза, намного превышая импорт и снижая отрицательное сальдо платёжного баланса республики. Однако значительный рост имел место лишь до 1998г. (в 5 раз), затем наметилось снижение валютных поступлений. Несмотря на некоторое улучшение ситуации в 2000г., последствия этого спада будут сказываться ещё продолжительное время. Снижение экспорта транспортных услуг обусловлено как внешними, так и внутренними причинами: протекционистские меры России по защите интересов национальных производителей продуктов питания; курс Минтранса РФ по вытеснению с рынка международных перевозок иностранных конкурентов; недостаточно эффективная система налогов и пошлин; введение ограничения нагрузки на ось; недостаточно эффективная работа таможенных органов; проблема обеспечения белорусских перевозчиков автотранспортными средствами.

Достаточно реальной является перспектива, когда вместо активизации работы по росту экспортных услуг Беларусь будет вынуждена импортировать указанные услуги (по оценке специалистов, до 100млн. долл. США ежегодно при наихудшем сценарии). Уже в настоящее время имеет место тенденция всё более активного участия транспортников из стран Балтии и Польши в перевозке «белорусских» грузов.

Транзитная политика в РБ имеет две достаточно самостоятельные составляющие. С одной стороны, Беларусь предоставляет коммуникации на территории республики иностранным субъектам хозяйствования и частным лицам для транзитного перемещения грузов и пассажиров через территорию РБ. С другой, белорусские физические и юридические лица непосредственно участвуют в перемещении грузов с Запада на Восток, не отвлекают государственных ресурсов и нуждаются лишь в государственной поддержке внутри страны и продвижении своих интересов за рубежом.