

Ю.Д. Антюшеня, 4 курс

*Научный руководитель – Р.Б. Ивуть, д.э.н., профессор
Белорусский Национальный технический университет*

Современные тенденции экономического развития и глобализация экономики обуславливают необходимость использования новых подходов в развитии транспортных магистралей. В перечне национальных приоритетов особое место отводится наращиванию объемов транзитных и экспортных перевозок.

Одной из причин низкой конкурентоспособности белорусских товаров являются высокие транспортно-логистические затраты, величина которых составляет от 10 % до 20 %, что в 2-3 раза превышает уровень затрат развитых стран [4, с 46]. Суммарные издержки товародвижения распределяются следующим образом: транспортировка – 46 %, складирование – 26 %, поддержание на необходимом уровне товарно-материальных запасов – 10 %, операции по отгрузке и получению товаров – 6 %, упаковка – 4 %, обработка заказов – 3 % [1, с 25].

Сегодня на рынке транспортно-экспедиционных услуг функционирует около 3 тыс. экспедиторских компаний. Однако, комплекс услуг по доставке грузов в международном сообщении, предлагаемый ими клиентуре, не достаточно широк и ограничивается, как правило, кроме перевозки, услугами по сопровождению груза в пути, услугами по организации перевозочного процесса, по оформлению таможенных, товарно-транспортных и других перевозочных документов, а также посредническими услугами по поиску груза для перевозчиков или наоборот поиску перевозчиков для грузовладельцев.

Полный спектр транспортно-экспедиционных услуг, предусмотренных "Правилами транспортно-экспедиционной деятельности" в состоянии предоставлять лишь немногие предприятия, имеющие соответствующую для этого инфраструктуру. Это, в первую очередь, ОАО "Белмагистральавтотранс", ОАО "Брествнештранс", ОАО "Совавто-Брест" и другие транспортно-экспедиционные предприятия. Основная же масса экспедиторов подобных возможностей не имеет.

Одним из основных факторов, влияющих на величину спроса на международные перевозки, является уровень развития внешней торговли.

Динамичное развитие внешней торговли на современном этапе вызвано либерализацией и устранением торговых барьеров, обеспечением свободного движения капиталов. В настоящее время в европейских странах большинство товаров поступает на рынок либо через внешнюю торговлю, либо изготавливаются с использованием иностранных компонентов. Так, объем валового мирового продукта за последние десять лет возростал в среднем за год на 1-2 процента, в то время как среднегодовой темп прироста объема перевозок грузов на мировом транспортном рынке составил 2,5 процента [2, с 112].

Изменения структуры внешней торговли характеризуются увеличением доли продуктов питания, промышленных товаров, металла. Объемы перевозок этих видов товаров растут опережающими темпами (6-9 процентов) по сравнению с общим объемом международных перевозок грузов.

Увеличение в структуре внешней торговли удельного веса дорогостоящих, скоропортящихся грузов предъявляет повышенные требования к качеству транспортировки. Важнейшими показателями становятся: скорость доставки, сохранность груза, специализация транспортных средств, своевременное информирование о местонахождении груза.

Важное значение имеют также такие факторы как надежность перевозочного процесса, уровень оперативного управления, квалификация персонала, информация о грузе на всем протяжении маршрута [3, с 28].

Основной поток грузов через территорию Республики Беларусь идет по двум трансъевропейским транспортным коридорам, определенным по международной классификации под номером II (Запад-Восток) (автомобильная дорога М-1/Е-30 Брест – Минск – граница Российской Федерации) и под номером IX (Север-Юг) (автомобильная дорога М-8 граница Российской Федерации - Витебск – Гомель – граница Украины с ответвлением IXБ (автомобильная дорога Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда / Калининград), общая протяженность которых составляет 1513 километров.

Однако необходимо развивать автотранспортные перевозки между Азией и Европой и между основными мировыми рынками через территорию Беларуси.

Значительное влияние на развитие международных автомобильных перевозок грузов оказывает низкий уровень придорожного сервиса. На магистралях, по которым обслуживается около 80 % всех транспортных перевозок, осуществляемых через территорию республики, 28 гостиниц (44 % от потребности, определенной «Схемой развития сети магистральных дорог Республики Беларусь до 2015 года»), 117 АЗС (50 %), 35 СТО (40 %), 170 пункт питания (63 %), 45 охраняемых стоянок (55 %), 342 площадки отдыха (96 %), 15 стационарных комплексов с полным набором услуг.

Необходимо создать на территории Республики Беларусь достаточное количество безопасных охраняемых стоянок, позволяющих обеспечить выполнение новых правил труда и отдыха водителей в связи с вступлением в действие изменений к соглашению ЕСТР, и провести их сертификацию в соответствии с международными критериями.

Государственное регулирование деятельности международных автомобильных перевозчиков может осуществляться преимущественно экономическими методами через создание условий для повышения их конкурентоспособности и оживления инвестиционной активности.

В связи с этим, необходимо совершенствовать распределение, выдачу и использование иностранных разрешений, создать систему выдачи разрешений с применением интернет - технологий, информировать перевозчиков о наличии иностранных разрешений на проезд грузовых автомобильных транспортных средств по территории иностранных государств.

В целях улучшения экологической ситуации и повышения занятости населения малых городов необходимо поощрять размещение предприятий, выполняющих международные автомобильные перевозки, в населенных пунктах с численностью населения до 20 000 человек.

При проведении государственной налоговой политики в отношении отечественных перевозчиков необходимо руководствоваться тем, что перевозчиков нельзя облагать более тяжелыми нало-

гами, чем в сопредельных странах, так как транспортные средства могут быть выведены за пределы республики.

В целях снижения участия иностранных автоперевозчиков в выполнении перевозок экспортно-импортных грузов необходимо предусмотреть налоговые льготы для грузоотправителей и грузополучателей Республики Беларусь, пользующихся услугами отечественных перевозчиков.

Внедрение национальной системы электронного декларирования позволило охватить около 80 % белорусского экспорта, его применяют более 800 предприятий-экспортеров. Необходимо оформлять в электронном виде не только экспорт, но и перейти на импорт, внедрить технологии электронного транзита. Создание системы информационного обеспечения транспорта и системы слежения за перемещением грузов позволит ускорить их продвижение через территорию Беларуси.

Разрешить все вышеназванные проблемы можно только проведением государственной политики, направленной:

- на стимулирование заинтересованности каждого перевозчика в повышении эффективности и качества, предоставляемых услуг;

- на совершенствование системы государственного контроля над их деятельностью.

Реализация мероприятий по развитию международных автомобильных перевозок позволит:

- повысить конкурентоспособность отечественных перевозчиков;
- повысить безопасность дорожного движения;
- снизить себестоимость международных автомобильных перевозок грузов;
- повысить качество транспортных услуг;
- обеспечить занятость населения и создать дополнительные рабочие места в сфере международных автомобильных перевозок грузов, а также в сопутствующих отраслях экономики.

Список использованных источников

1. Геттинг Б. Международная производственная кооперация в промышленности. Роль логистики в усилении конкурентоспособности хозяйственных структур. - М: Дело, 2000. - 216 с.
2. Основные условия выполнения международных автомобильных перевозок грузов. - Минск.: БАМАП, 2008. – 267 с.
3. Транспортная логистика: учебник для вузов по специальности «Организация перевозок и управление на транспорте» / Л.Б. Миротин [и др.]; под общ. Ред. Л.Б. Миротина. – М.: Экзамен, 2002. – 512 с.
4. Антюшена Ю.Д. Перспективы развития логистических услуг в Беларуси // Компас экспедитора и перевозчика. – 2010. №4. – С 46 – 48