

ПРИЧИНЫ СНИЖЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ АКТИВНОСТИ В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Т.И. Бартош, студент,

А.А. Косовский, к.э.н., доцент,

Белорусский национальный технический университет. tatana-b@mail.ru

В последние годы республика стала терять завоеванные позиции на международном рынке перевозок. Решить эту проблемы можно с помощью правильно выбранной инвестиционной политики.

Необходимо учитывать то, что международные перевозки и транзит являются одним из наиболее эффективных видов экспорта транспортных услуг, а инвестиции в данную сферу деятельности отличаются быстрой отдачей. Это подтверждают исследования ученых Национальной Академии наук и специалистов Министерства транспорта и коммуникаций.

Государство должно осуществлять:

- регулирование допуска иностранных перевозчиков на национальный рынок услуг в сфере международного автомобильного транспорта;
- регулирование национального экспорта автотранспортных услуг.

Динамику поступлений от экспорта автотранспортных услуг можно проследить по следующему графику.



Рисунок 1 - Динамика поступлений от экспорта автотранспортных услуг

Взглянув на него, видим, что за последние годы национальная сфера оказания международных автотранспортных услуг начала «сжиматься». Причины данного явления заключаются в следующем.

а) Лоббирование узкоотраслевых интересов отечественной автомобильной промышленности привело к постановлением Совета Министров РБ от 28.06.2002 г. №865 и от 29.10.2004 г. №1364, в результате которых ввоз в республику в режиме свободного обращения импортного ПС стал экономически нецелесообразным.

При этом ПС отечественного производства является неконкурентоспособным при перевозках грузов в/из стран ЕС по следующим причинам:

- отечественный ПС тяжелее импортного аналога в среднем на 1 тонну. Поэтому при ограничении полной массы ПС, импортный ПС перевезет за одну поездку на 1 т груза больше, чем отечественный;

- относительно высокой по сравнению с импортным ПС вероятностью поломки при неразвитости сети СТО отечественных АТС в странах Европы. Поэтому издержки (в том числе и временные), связанные с ремонтом (заменой) ПС в пути при эксплуатации отечественных АТС за достаточно длительный отрезок времени намного выше;

- относительно высокими эксплуатационными затратами: удельным расходом топлива, масла, трудоемкостью технического обслуживания и т.д.;

- несоответствию экологическим требованиям.

б) Начиная с 2001 года, наблюдается значительный дисбаланс между спросом и предложением разрешений других государств на перевозку грузов на наиболее рентабельных направлениях, в том числе и из-за государственной политики РФ по вытеснению иностранных перевозчиков со своего транспортного рынка.

в) Главным инструментом реализации внутренней экономической политики стран с рыночной экономикой в конкретных отраслях является устанавливаемая для них фактическая налоговая нагрузка.

Результатом совокупного действия вышеназванных причин явился массовый вывоз и регистрация в сопредельных странах ПС транспортных компаний национальной сферы экспорта автотранспортных услуг.

При этом, главным сравнительным преимуществом национальной сферы экспорта автотранспортных услуг, реализуемых при формировании их стоимости, является высокообразованный, высокопроизводительный (а следовательно, и относительно дешевый) национальный труд всех категорий рабочих и служащих данной сферы.

Так как национальная отрасль экспорта автотранспортных услуг является относительно молодой отраслью (ей всего около 15 лет), в которой до настоящего времени активно развивался процесс концентрации капитала, то в соответствии с целью формирования экономического механизма оказания услуг автотранспортным комплексом РБ при международных перевозках и вклада в нее подсистемы оказания международных автотранспортных услуг, необходимы определенные защитные меры внешнеэкономической политики по повышению конкурентоспособности национальных перевозчиков. А, следовательно, необходим приток инвестиций.