

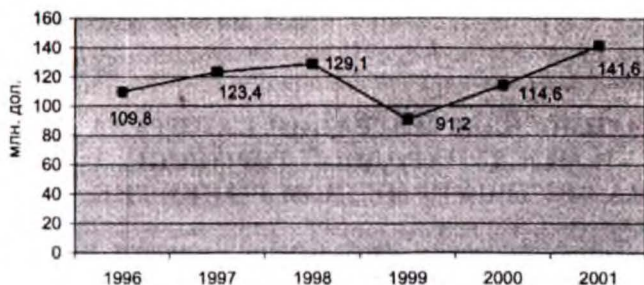
ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА ВЕЛИЧИНУ ЭКСПОРТА УСЛУГ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Международные автомобильные перевозки относятся к основным статьям в экспорте услуг Беларуси: их доля составляет около 14 % в общем экспорте услуг страны.

Рассмотрим, насколько серьезно влияние государственной политики на величину экспорта услуг автомобильного транспорта.

Как видно из рисунка, до 1998 г. происходило постепенное увеличение объемов международных автомобильных перевозок. Средние темпы роста за период 1996—1998 гг. составляли 8 % в год.

В 1999 г. дорожные сборы и оформление документов возросли в Беларуси до 9,1 % от суммы фрахта, тогда как в России этот показатель составлял 2 %, а в Германии — 1,8 %. Кроме того, местным органам власти было предоставлено право устанавливать дополнительные сборы за проезд по своей территории и пользование объектами. Результатом стало почти двукратное ответное повышение сборов за проезд по дорогам Польши белорусских перевозчиков и перемещение транзитных потоков в соседние страны (например, в Литву), где сборы не взимаются совсем, а также резкое сокращение объемов экспорта транспортных услуг Беларуси, которое в 1999 г. составило 38 млн дол., или почти 30 % по сравнению с 1998 г.



Экспорт услуг автомобильного транспорта
из Республики Беларусь

В 2000 г. структура транзитных платежей была значительно упрощена: снижены дорожные сборы, отменены дополнительные сборы за проезд по территории отдельных районов Беларуси. В результате, начиная с 2000 г., объемы экспорта автомобильных услуг начал расти: в 2000 г. рост составил 25,6 %, а в 2001 — 55 % по сравнению с 1999 г.

Кроме того, большую роль в изменении объемов экспорта услуг автомобильного транспорта играет и лизинговая политика.

Европейские страны постоянно ужесточают требования к технике. С учетом этого белорусские перевозчики заранее приняли меры по приобретению по лизингу транспортных средств западноевропейского производства. Однако, когда подошло время или оформлять машины в собственность, или вернуть их арендодателям, многим белорусским автоперевозчикам пришлось принять второй вариант, так как налог на выкуп автомобиля по остаточной стоимости составлял около 50 % стоимости автомобиля. В результате такой непродуманной лизинговой политики Беларусь лишилась 1200 автомобилей и прицепов, которые между тем были выкуплены на 75 %, а белорусский бюджет — 1,8 млн дол., ожидаемых от поступления таможенных платежей, и 2,2 млн дол., которые заработали бы белорусские транспортники, эксплуатируя уже возвращенную технику. Только в декабре 2000 г. положение было частично исправлено Указом Президента, согласно которому налог стал составлять 10 % установленных ставок.

Таким образом, для того, чтобы белорусские автоперевозчики могли занять достойное место в международном автомобильном бизнесе, необходимы тщательный анализ и выработка оптимальных условий деятельности как для отечественных, так и зарубежных перевозчиков.

С.И. Мазоль, канд. экон. наук

БГЭУ (Минск)

ВЗАИМОСВЯЗЬ МИГРАЦИИ КАПИТАЛА И МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ НА ВНУТРИФИРМЕННОМ РЫНКЕ ТНК

В современных условиях глобализации мировой экономики продолжает интенсивно развиваться процесс транснационализации капитала, который сопровождается расширением экономического влияния действующих и появлением все большего количества