

МИРОВОЕ ХОЗЯЙСТВО И ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ



Г.В. ТУРБАН

ГРУЗОВЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОПЕРЕВОЗКИ: ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Устойчивое функционирование рынка международных перевозок является залогом эффективного развития экономики Беларуси в целом. При этом международные автомобильные перевозки грузов, в силу выгодного географического расположения Беларуси, являются одной из наиболее важных составляющих транспортного комплекса страны. В настоящее время по территории Республики Беларусь проходят два международных транспортных коридора — № 2 Берлин — Варшава — Минск — Москва и № 9 Гомель — Минск — Вильнюс — Клайпеда (Калининград).

Роль международного автомобильного транспорта в экспорте услуг страны постоянно растет. Впервые в 2001 г., начиная с 1993 г., объем валютных поступлений от экспорта транспортных услуг грузовым автомобильным транспортом превысил аналогичный показатель железнодорожного транспорта. Данная тенденция сохранилась и в 2002—2004 гг. В 2002 г. доля экспорта услуг грузового автомобильного транспорта составила 14 % общего объема услуг, а экспорта услуг железнодорожного грузового транспорта — 13,3 %.

В 2003 г. экспорт транспортных услуг в целом составил 860,2 млн дол. США, или 58,3 % экспорта услуг, импорт — 196,1 млн дол. США, или 19,8 % импорта услуг. По данным Белорусской ассоциации международных автомобильных перевозчиков (БАМАП), доля международных автомобильных перевозок в объеме валютных поступлений от экспорта услуг Республики Беларусь в 2003 г. составила 16 %, в том числе автомобильного грузового транспорта — 15,5 %. При этом грузовые автомобильные перевозки занимают первое место (26,6 %) в объеме валютных поступлений от экспорта транспортных услуг.

Рост поступления иностранной валюты в республику произошел в основном не из-за увеличения фрахтовой ставки, а за счет интенсивности работы международных автомобильных перевозчиков. Анализ развития международных автомобильных перевозок грузов показывает, что “за период с 1995 по 2003 гг. выдано свыше 18 500 лицензий на право осуществления перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении. Начиная с 1992 по 2003 гг. количество субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих международные автомобильные перевозки грузов по процедуре Международной дорожной перевозки (МДП), увеличилось в 10 раз” [1, 10].

Галина Владимировна ТУРБАН, кандидат экономических наук, доцент, зав. кафедрой международного бизнеса БГЭУ.

В то же время, как свидетельствует статистика, в 2003 г. в Беларуси произошло уменьшение количества транспортных предприятий и подвижного состава, осуществляющего международные автомобильные перевозки грузов. В значительной степени это было обусловлено введением в стране дополнительных требований к международным автомобильным перевозчикам:

- наличие у транспортных предприятий и предпринимателей финансовой гарантии на сумму 10 000 дол. США;

- наличие у юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих международные автомобильные перевозки по системе МДП, собственного имущества на сумму, эквивалентную не менее 30 000 евро и не менее 20 % собственных транспортных средств (постановление ГТК Республики Беларусь от 12 ноября 2002 г. № 92);

- отмена документов, предоставляющих полное освобождение от уплаты таможенных пошлин и налогов при временном ввозе транспортных средств на таможенную территорию Республики Беларусь (постановление Совета Министров Республики Беларусь от 29 сентября 1997 г. № 1280). В результате ввоз транспортных средств стал возможен только в режиме временного ввоза, при котором таможенные пошлины и налоги уплачиваются в размере 3 % от суммы, подлежащей оплате, если бы товар был выпущен для свободного обращения.

В 2003 г. условия приобретения транспортных средств перевозчиками Республики Беларусь были невыгодными по сравнению с условиями соседних государств-конкурентов (Россия, Литва, Латвия, страны ЕС). В Российской Федерации стоимость транспортных средств за счет уплаты таможенных пошлин и налогов увеличивается на 27,8 %, в Европейском союзе при приобретении техники, производимой в странах — участниках союза, уплачивается только налог на добавленную стоимость, в Литве таможенные пошлины и налоги при ввозе транспортных средств отсутствуют.

Тем не менее в 2003 г. поступления иностранной валюты в республику от экспорта услуг грузового транспорта, по данным Платежного баланса Республики Беларусь, составили 228,8 млн дол. США, что на 24,1 % выше уровня прошлого года.

Международные автомобильные грузоперевозки являются важным направлением развития внешнеэкономической деятельности Республики Беларусь. Однако изменения, происходящие в регулировании автоперевозок в Европейском союзе и России на фоне кризиса системы МДП, могут значительно потеснить белорусских грузоперевозчиков на рынке международных перевозок.

Проблемы, возникшие у белорусских международных перевозчиков грузов, можно рассматривать на различных уровнях: международном, двустороннем белорусско-российском и внутреннем уровне конкретных фирм.

В Европейском союзе происходит ряд серьезных нововведений. Западная Европа стремится всячески оградить свои дороги от международных автоперевозчиков из СНГ. Одним из основных требований является экологическая безопасность. Въезд по “экологическим” разрешениям допускается только при соответствии грузовиков нормам Евро 2. Последние предъявляют повышенные требования не только к двигателю автомобиля, но и в целом ко всему транспортному средству. С 1 января 2005 г. к выполнению международных перевозок будут допускаться автомобили, удовлетворяющие требованиям Евро 4, а с 1 января 2008 г. — требованиям Евро 5.

Серьезной для белорусских перевозчиков является проблема, возникшая в связи с расширением ЕС и переходом новых стран — членов ЕС на Общий метод транспортировки грузов.

Данный метод принят Соглашением стран Европейской ассоциации свободной торговли в мае 1987 г. Окончательная редакция документа была утверждена 20 декабря 2000 г. совместным постановлением Европейского союза и Европейской ассоциации свободной торговли (ЕГ/ЕФТА) и вступила в силу с 1 июля 2001 г. [2].

Для упрощения таможенных и транзитных процедур введен Общий метод транспортировки грузов. Он существенно меняет всю систему регулирования международных коммерческих сделок, в том числе в области сертификации, заяв-

ления таможенного режима, обеспечения гарантии доставки грузов, обеспечения электронного сопровождения товара и т.д.

Общий метод транспортировки грузов включает 3 ключевых элемента:

Единый административный документ (Single Administrative Document) SAD; систему поручительства, обеспечивающую гарантию доставки груза в место назначения;

Электронную систему обработки данных (New Computerized Transit System SumA (Summariche Anmeldung) – считываемое сообщение) NCTS.

Для “непосредственных соседей” Европейского союза (Россия, Украина, Беларусь, Молдова) адаптация к новым методам ЕС имеет принципиальное значение.

Внедрение Европейским союзом Общего метода транспортировки грузов в значительной степени обусловлено кризисом системы МДП и делает нецелесообразным ее применение.

Система МДП действует под управлением Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ/IRU) с 1953 г. Последний раз положения конвенции пересматривались в 1975 г. Одно из основных предназначений системы МДП – обеспечение уплаты таможенных пошлин. Перевозчики не входят напрямую в IRU. Для этого существуют национальные ассоциации, в Республике Беларусь – БАМАП. Связка IRU – национальная ассоциация – перевозчик и составляет цепь финансовых гарантий системы МДП перед таможенными странами – участниками Конвенции.

В России система МДП начала давать сбои в 1998–2000 гг. Только в течение 1999 г. число случаев, когда грузы, пересекшие границу, не прибыли на место назначения, увеличилось почти в 5 раз. В настоящее время неуплата таможенных пошлин при функционировании этой системы составляет громадные суммы. При этом ни процедура МДП, ни таможенный кодекс Беларуси не предполагают серьезного расследования недоставки, наказания недобросовестных грузоотправителей, экспедиторов и грузополучателей, за все отвечает перевозчик. Таможенные органы фактически лишены реальных механизмов воздействия на гарантийную систему Конвенции МДП (она создана международными перевозчиками), что вызывает стабильный рост задолженности по уплате таможенных платежей за недоставленные товары.

Функционирование системы МДП осложняется и тем, что МСАТ отказывает белорусской и российской сторонам в выполнении финансовых требований. По сути система МДП основана на законодательстве о страховании: перевозчик, приобретая книжки МДП, уплачивает МСАТ страховую премию, которая должна использоваться на оплату страхового случая в связи с недоставкой товара. Конвенцией предусмотрен трехмесячный срок для оплаты, однако МСАТ систематически отказывается от выполнения своих обязательств. Возникает вопрос о целесообразности заключения страхового договора как с международным, так и национальным страховщиком.

Осложняет работу белорусских перевозчиков и разрешительная система перевозок по территории России в (из) третьи страны: в начале года россияне выдают белорусам разрешения, а затем ждут возврата использованных. Когда разрешения заканчиваются, белорусский транспорт останавливается. Причем из года в год количество разрешений для белорусских перевозчиков сокращается.

В 2003 г. 91,3 % всех разрешений, полученных белорусскими перевозчиками, приходилось на 10 стран: Польшу (28,4 %); Россию (21,6); Германию (16,9); Украину (6,0); Литву (5,2 %); Нидерланды, Бельгию, Чехию, Австрию, Францию [1, 31].

Среди проблем, которые необходимо решать на уровне фирм-перевозчиков, можно выделить следующие:

- приобретение подвижного состава, отвечающего международным требованиям;
- развитие маркетинговой деятельности;
- повышение качества транспортного обслуживания;
- необходимость снижения транспортных издержек;

- повышение эффективности работы подвижного состава за счет использования прогрессивных технологий и внедрения логистики.

Белорусские перевозчики, чтобы удержаться на рынке международных перевозок, должны строго контролировать затраты на перевозку грузов. Выполненные нами расчеты по структуре себестоимости международных грузовых перевозок представлены в таблице.

Основные статьи затрат, включаемые в себестоимость при международной перевозке грузов

Наименование статьи	Удельный вес затрат
Топливо	28
Лизинговые платежи	15
Заработная плата	10
Техническое обслуживание, ремонт, запасные части	10
Налоги	8,7
Командировочные расходы	9
Дорожные сборы, терминальные услуги	8
Амортизация	3
Прочие	8,3
И т о г о	100

Основной статьёй затрат у международных перевозчиков являются затраты на топливо. В 2004 г. по сравнению с 1992 г. стоимость дизельного топлива, реализуемого в Республике Беларусь, увеличилась в 12 раз.

Для повышения уровня конкурентоспособности автотранспортных предприятий в рыночных условиях особое значение приобретает качество транспортного обслуживания. Более высокое качество обеспечивает более высокий спрос на предлагаемые услуги. Оно прямо влияет на спрос транспортной продукции в странах ЕС. В связи с этим в странах ЕС для заключения контракта с грузоотправителями предполагается наличие сертификата качества по международным стандартам серии ISO-9000, что повышает спрос зарубежных потребителей транспортных услуг.

С учетом нововведений в ЕС перед Республикой Беларусь стоит задача о присоединении к ряду европейских конвенций по вопросам международных перевозок и торговли. Международные конвенции обычно имеют приоритет над национальным законодательством в большинстве стран, обеспечивая согласованность торговых и транспортных процедур, несмотря на то, что национальный таможенный кодекс может отличаться от международных документов. К числу таких конвенций относятся:

- Киотская конвенция,
- Конвенция по Контракту о международных перевозках товаров автотранспортом,
- таможенная Конвенция о временном импортировании коммерческого автотранспорта,
- таможенная Конвенция о контейнерах,
- международная Конвенция о согласовании пограничного контроля товаров.

Для дальнейшего развития международных автомобильных перевозок грузов в Республике Беларусь также требуется решить ряд задач.

- Урегулировать отношения с Российской Федерацией и другими странами в области выполнения перевозок в (из) третьи страны.
- Создать благоприятные финансовые, экономические и правовые условия для выполнения транзита иностранными автомобильными перевозчиками грузов по территории Республики Беларусь с целью увеличения количества разрешений для белорусских перевозчиков, поскольку обмен ими с европейскими странами происходит на взаимной основе.
- Освоить новые рынки транспортных услуг белорусскими международными грузоперевозчиками (азиатские страны, Северная Европа, Балканский полуостров).

- Совершенствовать существующую систему налогообложения юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Расчеты показывают, что индивидуальные предприниматели (в расчете на один кругорейс) уплачивают налогов и обязательных платежей во внебюджетные фонды в 2,1 раза меньше по сравнению с предприятиями — юридическими лицами с численностью работающих более пятнадцати человек и в 1,4 раза меньше по сравнению с предприятиями — юридическими лицами с численностью работающих менее пятнадцати человек.

- Упростить таможенное оформление грузов и снизить продолжительность простоев автотранспортных средств на пограничных пунктах таможенного оформления. Существенно упростить таможенные процедуры возможно за счет перехода к принятой в ЕС практике декларирования товаров и транспортных средств с применением электронного обмена данными.

- Обновить парк автотранспортных средств, предназначенных для выполнения международных перевозок. Речь идет о реализации, в частности, таких мер, как снижение таможенных пошлин на приобретаемые импортные автотранспортные средства, развитие лизинга за счет валютных кредитных ресурсов.

Развитие международных перевозок, транспортных путей и коммуникаций, пунктов пропуска на государственных границах является одним из приоритетных направлений экономического развития Республики Беларусь.

Литература

1. Отчет о работе международного автомобильного транспорта за 2003 год. Мн., 2003.
2. *Krista L.* Chapter IV of "The Singapore Issues and the World Trading System: The Road to Cancun and Beyond" // Is there a case for more multilateral rules on trade facilitation. 2003. July.

И.Н. ЖУК

ВЛИЯНИЕ ОБМЕННОГО КУРСА НА МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫНОК ФАКТОРОВ ПРОИЗВОДСТВА И ТОРГОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ

Зависимость валютного курса от характера развития экономики той или иной страны и особенностей ее внешнеэкономических связей не является односторонней. Уровень и колебания валютного курса оказывают существенное обратное воздействие на изменение объема экспорта и импорта товаров, других текущих операций, инфляционную ситуацию, цену кредита, масштабы и направление международных инвестиций, что в конечном итоге отражается на состоянии платежного баланса страны, ее экономической и социальной обстановке.

Примером этого может служить роль валютного курса в возникновении и распространении Азиатского финансового кризиса 1997—1998 гг. По оценке руководства МВФ, валютный курс явился одним из важнейших внешних факторов резкого ухудшения международной валютной ликвидности и платежеспособности в регионе, что подорвало международное доверие к обоснованности экономической политики ряда азиатских государств. Так, понижение курса японской йены против доллара США, на который ориентировались денежные единицы многих стран Юго-Восточной Азии, уменьшили их возможность поддерживать сбыт на японском и других рынках с падающей валютой. Из-за относительного подорожания экспорта росло число банкротств, обремененных внешними и внутренними

Ирина Николаевна ЖУК, кандидат экономической наук, доцент кафедры мировой экономики БГЭУ.