

военной техники могут принести максимальную прибыль нашему государству.

Важно остановиться на проблеме реформирования крупных белорусских предприятий, ориентированных на экспорт (МТЗ, МАЗ БелАЗ и др.). Долгосрочное прогнозирование сбыта продукции данных предприятий за рубежом с учетом мировой конъюнктуры позволит обеспечить приток валютных средств в республику. Вместе с тем необходимо сконцентрировать свои усилия на изыскании путей для значительного снижения материалоемкости и энергоемкости данной продукции.

Итак, опыт, накопленный Республикой Беларусь за последние десять лет в сфере внешнеторговых отношений, позволяет определить ряд условий стабилизации внешней торговли Республики Беларусь: создание долгосрочной многовекторной модели развития внешней торговли Республики Беларусь с различными странами и регионами мира; определение экономических приоритетов в белорусской внешней торговле; четкое отслеживание мировой конъюнктуры при поставке белорусской продукции на экспорт; приведение белорусского внешнеторгового законодательства в соответствие с современными тенденциями в белорусской экономике; создание экономических условий для вступления Беларуси в ВТО; постепенная девальвация национальной валюты как один из способов поддержки экспортеров.

*С.В. Офицеров*  
БГЭУ (Минск)

## **СОЗДАНИЕ УСЛОВИЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

Одной из сфер деятельности, в которой республика потенциально обладает конкурентными преимуществами, являются международные автомобильные перевозки. Беларусь может получать выгоды как от транзитных перевозок, так и от международных перевозок, осуществляемых белорусскими транспортниками.

Международные перевозки очень выгодны для Беларуси, ибо в данном случае происходит экспорт услуг, а не сырьевых ресурсов. Перевозки способствуют развитию инфраструктуры и малого бизнеса, созданию новых рабочих мест, притоку в страну иностранной валюты и увеличению доходов государственного бюджета.

После российского кризиса в августе 1998 г. ситуация в сфере международных автомобильных перевозок резко осложнилась. Сильно упал спрос на услуги перевозчиков. Предложение намного превышает спрос. Обостряется конкуренция между перевозчиками. Все это приводит к падению стоимости фрахта почти в 2 раза. В такой ситуации перевозчики стремятся максимально снизить свои издержки, и они вправе рассчитывать на помощь государства.

Роль Правительства Беларуси видится в поддержании национальных перевозчиков и сохранении привлекательности Беларуси для транзитных перевозок. Однако происходит противоположное. Затраты перевозчиков на территории Беларуси возрастают, что выражается в уплате различных налогов и сборов:

плата за перегрузку на ось возросла в 4 раза и составляет около 500 USD за 300 кг перегруза, т.е. 1/3 стоимости фрахта ФРГ—РФ;

введены множество местных сборов.

В результате, только обязательные налоги и сборы, взимаемые с автомобильных перевозчиков на территории Беларуси, составляют до 9,1% стоимости фрахта по маршруту ФРГ—РФ, в ФРГ—1,8%, РФ—2,0%.

По оценке ООН, удельный вес опасных веществ составляет около 50% в общем объеме перевозимых грузов. Процедура согласования перевозки таких грузов в Беларуси настолько сложна, что практически невозможно соблюдение всех формальностей.

Выше перечисленные причины заставляют иностранных перевозчиков объезжать Беларусь. Прибалтийские страны, напротив, снижают сборы за транзит, развивают инфраструктуру. Все это оборачивается потерями бюджета Беларуси и экономики в целом.

Однако проводимая Беларусью политика вынуждает иностранные государства принимать ответные меры к белорусским перевозчикам. Так, например, только белорусы уплачивают за транзит по территории Польши более 100 USD.

Для исправления ситуации представляется целесообразным принять следующие меры на уровне Правительства Беларуси:

снизить штрафы за превышение нагрузки на ось на основных транзитных магистралях;

отменить многочисленные местные сборы за проезд по территории тех или иных районов Беларуси;

выделить транзитные маршруты для перевозки опасных грузов;

взимать таможенные платежи по выкупаемым белорусскими перевозчиками транспортным средствам, взятым в лизинг, не от их первоначальной, а остаточной стоимости.