

Список цитированных источников

1. Торгово-экономическое сотрудничество [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://china.mfa.gov.by/ru/bilateral/trade/>. – Дата доступа – 09.05.2022.
2. Сотрудничество Китая и Беларуси – образец международных отношений нового типа [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://zviazda.by/ru/news/20220119/1642580204>. – Дата доступа – 09.05.2022.
3. Беларусь – Китай. 30-летие установления дипломатических отношений [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.belta.by/society/view/belarus-kitaj>. – Дата доступа – 09.05.2022.

УДК 331

Куцевич А. Р., Соботович А. В.

Научный руководитель: ст. преподаватель Вакулич Н. А.

ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Как показывает мировой опыт, важнейшим фактором экономического роста является формирование логистической системы, охватывающей различные сферы деятельности в стране. В индустриально развитых странах логистика давно поставлена на службу повышения эффективности управления движением материальных потоков [1].

Международные автомобильные перевозки грузов являются ключевым звеном мировых торговых отношений и экономики в целом. Участие страны в международной торговле, импорте и экспорте товаров дает возможность удовлетворять потребности населения, эффективно использовать природные ресурсы государства, проводить реструктуризацию экономики. Международные перевозки имеют особенно важное значение в связи с транзитным положением Беларуси. По данным БАМАП, всего в Беларуси зарегистрировано более 19 тыс. транспортных средств, способных осуществлять международные грузоперевозки (около 3 тыс. субъектов хозяйствования). До настоящего времени количество перевозчиков в Беларуси ежегодно только росло. К сожалению, в последнее время международные автомобильные перевозки столкнулись с множеством трудностей. Давайте остановимся на некоторых из них [2].

Одной из проблем в организации международных автомобильных перевозок является нехватка квалифицированного персонала. На рынке появился термин «дефицит водителей». Это связано с оттоком белорусских водителей за рубеж из-за высокой оплаты труда. В Беларуси профессия водителя входит в тройку самых востребованных в стране. В конце февраля 2019 года в Беларуси вступила в силу одна из норм Декрета № 7 «О развитии предпринимательства», которая должна улучшить климат для международных перевозчиков. Компаниям разрешили брать на должность водителя-международника водителей без стажа. На сегодняшний день транспортные компании Беларуси ощущают нехватку водительских кадров. Отмена требований к стажу водителей-международников, несомненно, поможет привлечь молодежь в данную сферу. Водители стремительно стареют, а молодежь в профессию не идет. И даже если молодой человек получает необходимые для управления грузовиком или автобусом права, то часто

лишь для того, чтобы попытаться счастья на Западе. Помимо водителей-международников в Беларуси востребованы и молодые специалисты по транспорту и экспедированию. Квалифицированный логист должен владеть несколькими иностранными языками, знаниями компьютера, понимать стратегию логистики и ее значимость для развития экономики страны, обладать стрессоустойчивостью и оперативностью, а также быть творческой и креативной личностью. Но совсем немногие специалисты обладают всеми этими требованиями и это сказывается на эффективности их работы [3].

Не менее важной проблемой являются трудности в обновления парка транспортных средств. Средний возраст автомобильного парка в Беларуси выше, чем в соседних развитых странах. И из-за этого наши перевозчики не могут поддерживать и повышать доли белорусских перевозчиков на международном рынке услуг грузовых перевозок и осваивать новые направления перевозок. В последнее время из-за спада и замедления темпов роста экономики в основных грузообразующих странах, взаимных санкций России и ЕС наблюдается снижение грузопотоков. Одновременно в регионе ужесточается конкуренция транспортных компаний. Грузовиков с белорусскими номерами на международных автотрассах в 3 раза меньше, чем российских, украинских и литовских, и в 17 раз – чем польских. Одна из причин такого отставания – техническое оснащение наших предприятий. Дефицит оборотных средств и падение прибыли не позволяют приобретать новые автомобили. В результате при минимально необходимом уровне ежегодного обновления транспортных средств в 10–15 % в реальности в последние 2 года получалось не более 2 %. В Минтрансе полагают, что необходимо срочно создать благоприятные условия для обновления автопарка отечественных перевозчиков [3].

Еще одна проблема международных автомобильных перевозок – плохие дороги и недостаточно высокий придорожный сервис. Благодаря автобанам доставлять груз по Европе удобно, а вот в России и Казахстане дорожное полотно часто разрушено. Плохие дороги быстрее изнашивают транспорт – в результате нужен дорогостоящий ремонт или замена техники. Недостаточно высокий уровень придорожного сервиса негативно влияет на удобства и работу водителей. Развитие придорожного сервиса является одним из приоритетных направлений транспортной политики в РБ. Министерство транспорта и коммуникаций разрабатывает схему развития придорожного сервиса до 2025 года. На сегодняшний день продолжается модернизация автомобильных дорог на маршрутах международных транспортных коридоров по европейским нормам, а также нормам Таможенного союза в увязке с развитием транспортной сети сопредельных государств [3].

Еще с одной проблемой в конце 2019 столкнулись белорусские перевозчики. По результатам распределения разрешений на выполнение международных перевозок грузов на Польшу на 1 квартал 2020 года более 600 мелким фирмам и индивидуальным предпринимателям «дозволы» не выдали. «Дозвол» – так на языке дальнобойщиков называется разрешение на проезд по территории иностранного государства. Польша для белорусских перевозчиков занимала и занимает первоочередное место в объеме двусторонних грузоперевозок (30 % от всех международных грузоперевозок в двухстороннем сообщении). Регулирование перегрузки на польском направлении – главное направление в международных

грузоперевозках для белорусов. Но из-за возникшего дефицита польских разрешений белорусский Минтранс вынужден был впервые за последние 15 лет ввести распределительный принцип выдачи своих разрешений. Многим перевозчикам не выдали вообще ни одного, другим – выдали слишком мало для того, чтобы работать и получать прибыль. В Беларуси появились сотни недовольных перевозчиков, готовых закрывать свой бизнес и регистрировать его в Польше. В конце августа 2020 года стало известно, что Министерство транспорта и коммуникаций приняло решение об изменении правил выдачи разрешений на международные перевозки. После чего Минтранс провел в регионах Беларуси ряд встреч с транспортными компаниями и пообещал решить данный вопрос. В результате разрешения были перераспределены: ведомство разово выдало двусторонние (транзитные) польские разрешения образца 2020 года перевозчикам в размере 50 % от количества фур [3].

Важной проблемой на данный момент также является запрет Евросоюза на ввоз и транзит новых грузов автотранспортом из России и Беларуси с 9 апреля 2022 года. Начиная с 16 апреля Евросоюз вводит полный запрет на пересечение этими фурами границы ЕС. Запрет на пересечения границ ЕС фурами РФ и Беларуси не применяется до 16 апреля к перевозке грузов, которая началась до 9 апреля, если автотранспорт уже находился на территории ЕС до этого времени, или необходим транзит, чтобы вернуться в Россию и Беларусь. При этом запрет ЕС не распространяется на фуры с почтой. Также ЕС может разрешить перевозку грузов из России и Беларуси, если эта перевозка необходима для покупки, импорта или транзита в ЕС природного газа и нефти, в том числе нефтепродуктов, а также титановой, алюминиевой, медной, никелевой, палладиевой и железной руды; фармацевтических, медицинских, сельскохозяйственных и продуктов питания, включая пшеницу и удобрения; гуманитарных целей; дипломатических и консульских представительств Евросоюза и государств ЕС в Беларуси, в том числе делегаций, посольств и миссий, или международных организаций в Беларуси, пользующихся иммунитетом в соответствии с международным правом [4].

Подводя итоги, можно сказать, что для эффективной работы в области международных грузовых перевозок требуется комплексный подход в решении проблем своевременного обновления автопарка, расширения доступа к рынку транспортных услуг, отсутствия актуального придорожного сервиса и сохранения профессиональных кадров.

Список цитированных источников

1. Вакулич, Н. А. Современные тенденции развития логистических систем / Н. А. Вакулич, Е. И. Кулеш // Перспективы инновационного развития Республики Беларусь: IV Междунар. науч.-практ. конф. 25–26 апреля 2013. – Брест : Альтернатива, 2013. – С. 208–209.
2. Медведева, Г. Б. Управление цепями поставок: методологические основы и значение в современных условиях экономики Республики Беларусь / Г. Б. Медведева, Л. А. Захарченко // Вестник Брестского государственного технического университета – 2019. – № 3 : Экономика. – С. 37–61.
3. БАМАП [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://bamao.org>. – Дата доступа: 20.03.2022.
4. Экономическая газета [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://neg.by>. – Дата доступа: 20.03.2022.