

горий составил 122,5%. Достижение таких результатов стало возможным благодаря активной государственной политике по наращиванию темпов технической и технологической модернизации сельского хозяйства, обновления основных производственных фондов, внедрение в производство современных инновационных технологий. Это позволяет сформировать экономические основы продовольственной безопасности — крупнотоварное высоконапряженное сельскохозяйственное производство, не только обеспечивающее население качественными продуктами питания, но и создающие достойные условия оплаты труда для сельских тружеников.

Таким образом, модернизация сельской инфраструктуры в Республике Беларусь возможна только при активной государственной поддержке, направленной на реализацию ее четко сформулированной социально ориентированной модели и рыночно-регулируемой организации социального сервиса, учитывающей эволюционный путь развития в новых условиях хозяйствования, кардинальные изменения в ходе рыночной трансформации, противоречивость социально-экономических процессов, сопровождающих формирование современного механизма управления развитием социальной инфраструктуры сельских территорий — недостаточная ориентация на запросы конкретных групп потребителей, преобладание в этой отрасли явно устаревшего производственно-технического оборудования, недостаточность финансирования, слабость кадрового потенциала, слабая заинтересованность инвесторов в реализации современных проектов, высокие риски и ряд других негативных тенденций.

Современная парадигма рыночно-регулируемой системы услуг, обеспечивающая ее социальную ориентацию, должна содержать концептуальное обоснование требований и условий реализации потенциала, заложенного в организационных устоях, мотивационных механизмах, присущих сфере социальных услуг, с их высокой общественной значимостью и востребованностью. Сфера социальных услуг должна обладать соответствующей адаптивностью к быстро меняющимся условиям современного рынка, то есть иметь способность изменяться под воздействием внешних и внутренних факторов с сохранением и развитием своих базовых функциональных свойств.

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ПРОБЛЕМЫ ИХ РАЗВИТИЯ

А.Д. Молокович, к.э.н., профессор

Белорусский национальный технический университет (г. Минск)

В.И. Довнар,

ООО «Белинтертранс» (г. Минск)

Динамичное до конца 2008 года развитие производства, вызванное ростом потребительского спроса на товары и услуги как в целом в мире, так и в Беларуси, обеспечили этап бурного развития сферы международных автомобильных перевозок.

Однако разразившийся в конце 2008 года глобальный финансовый кризис, вызвавший рецессию практически во всех странах, привел к снижению темпов роста важнейших показателей экономического развития Беларуси. В сложившейся ситуации произошло также снижение спроса на услуги международного автомобильного транспорта, в результате чего резко упали объемы перевозок и их доходность. По данным таможенной статистики, объем международных автомобильных грузовых перевозок белорусскими перевозчиками за 1 квартал 2009 года снизился на 22 процента к 1 кварталу 2008 года, в т.ч. по процедуре МДП перевезено 67 процентов от общего объема грузов, при этом снижение к 1 кварталу 2008 года составило 26 процентов.

По данным Платежного баланса Республики Беларусь за январь–май 2009 года поступление иностранной валюты по экспорту услуг автомобильного транспорта составило 66,9% от уровня 2008 года, в том числе грузовому автомобильному транспорту 64,6% к уровню 2008 года.

Несмотря на неблагоприятные тенденции в целом сальдо платежного баланса внешнеторговых услуг за 5 месяцев 2009 года имело по-прежнему положительное значение, причем пятая его часть обеспечена результатами работы белорусских автопревозчиков.

С ноября 2008 года спрос на транспортные услуги в странах Западной и Восточной Европы резко сократился. Снизились объемы перевозок по таким традиционно стабильным странам как Нидерланды, Бельгия, Германия, Италия, Венгрия, Польша, Латвия, Литва, Россия и другим странам. Еще более значительное снижение объемов грузоперевозок произошло в начале 2009 года. Поэтому поступление валютной выручки от экспорта услуг автомобильного транспорта за январь–март 2009 года составило только 68,4% от уровня соответствующего периода прошлого года. Такое снижение имеет место впервые за последние 17 лет. В результате значительная часть транспорта белорусских перевозчиков стала невостребованной на традиционных рынках. В этой связи белорусские автоперевозчики с начала 2009 года пытаются переориентировать высвободившийся автотранспорт на менее освоенные рынки Южной Европы, Ближнего Востока и даже Азии. Одновременно расширяется работа на рынке Польши.

Снижение международного товарооборота привело к падению спроса на транспортные услуги белорусских предприятий более чем на 20%. Одновременно они вынуждены были снизить тарифы не менее, чем на 30%, что привело к значительному падению выручки. Тем не менее, банки, в целях поддержания своей доходности и обеспечения возможности кредитования реального сектора экономики увеличили процентные ставки по кредитам, и в том числе по ранее выданным кредитам на покупку автотранспортных средств. Увеличение процентов по кредитам поставило автоперевозчиков в сложное финансовое положение, в результате чего некоторые из них вынуждены были выполнять перевозки с убытком либо покинуть рынок. Проводимая Национальным банком Республики Беларусь политика снижения ставки рефинансирования, которая с 17.04.2010 года составляет 12,5%, способствует в определенной степени решению данной проблемы.

В условиях жесткой конкуренции, создавшейся в результате сокращения грузопотоков и объемов грузоперевозок, произошло снижение спроса на весь комплекс транспортно-логистических услуг, как во всем мире, так и в Беларуси. Грузоотправители потребовали пересмотра условий перевозок, сложившихся в период роста спроса на них, и сокращения до минимума перечня технологических операций перевозочного процесса. Поэтому автоперевозчики снизили тарифы на перевозку, чтобы удержать свою клиентуру. Одновременно некоторые белорусские экспедиторы для обеспечения выживания в создавшихся условиях прибегают к демпингу, максимально снижая тарифы на перевозку грузов. При этом перевозчики обвиняют экспедиторов в умышленном снижении тарифов на перевозки с целью получения собственной прибыли. Учитывая, что все участники транспортного процесса находятся в общей логистической системе, большинство транспортных организаций, имеющих собственный подвижной состав, создали на базе своих предприятий экспедиторские службы, которые напрямую согласовывают с клиентами тарифы на перевозку. Такие тарифы, как правило, ниже, чем при работе через отдельную экспедиторскую организацию. Следовательно, экспедиторы вынуждены применять усредненные тарифы, занижая свои доходы. Такая тарифная политика ведет к снижению тарифа на автотранспортные услуги искусственным путем, разоряя всех участников транспортного процесса.

Огромную конкуренцию в снижении тарифов при международных перевозках составляют иностранные перевозчики. Исследование данной проблемы позволило выявить две основополагающие причины. Первая причина состоит в том, что в большинстве случаев учредителями иностранных экспедиторских предприятий, успешно действующих в Беларуси, являются иностранные транспортные компании, имеющие собственный подвижной состав в своих странах. Целью создания данных экспедиторских предприятий является загрузка, как правило, только собственных транспортных средств в стране нахождения экспедитора. Вторая — состоит в том, что иностранный перевозчик соглашается на минимальную ставку фрахта в связи с тем, что, двигаясь в обратном направлении, не всегда имеет возможность загрузки автотранспорта в Беларуси и рискует вынужденным простоем либо холостым обратным пробегом. Следовательно, на рынке транспортных услуг появляется перевозчик с искусственно заниженным тарифом. В результате заказчики ориентируются на данный тариф и пытаются до максимума снизить предлагаемую перевозчиком стоимость фрахта, снижая до минимума рентабельность перевозки.

Проведенные исследования системы расчетов с заказчиками показали несвоевременность оплаты ими услуг по договорам транспортной экспедиции из-за низкой платежеспособности потребителей транспортных услуг. В результате нарушаются сроки поступления валютной выручки на счета в Республике Беларусь, установленные Указом Президента РБ

№ 178 «О порядке проведения и контроля внешнеторговых операций». Согласно указу этот срок составляет 90 дней. В течение этого срока после оказания транспортной услуги некоторые грузоотправители и экспедиторы официально извещают транспортное предприятие о своем банкротстве. Согласно вышеназванному указу прекращение обязательств по расчетам путем банкротства нормами этого документа не предусмотрено. Следовательно, объявив о банкротстве, клиенты не только приносят убыток транспортной организации на сумму неоплаченного фрахта, но и подводят ее к нарушению законодательства по расчетам с уплатой достаточно высоких санкций за не своевременное поступление выручки.

В период финансово-экономического кризиса наиболее остро проявилось отсутствие стабильности в квотировании ставок по перевозкам. Рынок транспортных услуг может работать, когда между спросом на перевозку грузов и предложением на поставку автомобилей имеется какой-то паритет.

Возможность увеличения объема международных грузов следует искать у предприятий экспортёров и импортёров резидентов Республики Беларусь. Анализ показал, что объемы перевозок международных грузов вывозимых и ввозимых с/на территорию Беларуси автомобилями других государств довольно высоки. Так, из всего объема международных автомобильных грузоперевозок, на долю автотранспорта Республики Беларусь приходится только 12%. Значительные объемы перевозимых грузов следуют через пограничные с республикой страны Литвы, Латвии, Польши и другие. Указ Президента РБ №614 «О защите национального рынка транспортно-экспедиционных услуг» не содержит никаких мер по преключению таких перевозок на белорусские автомобили.

Для заинтересованности белорусских предприятий экспортёров/импортёров в преключении международных перевозок на автомобили белорусских организаций следовало бы законодательно установить им финансовую льготу, стимулирующую использование белорусских автоперевозчиков. Введение финансовой льготы позволило бы получить дополнительную работу для международного транспорта Республики Беларусь. Валюта за автоуслуги не уходила бы за границу, а в казну государства поступали бы дополнительные средства в виде налогов, что выгодно как государству, так и транспортным организациям. Причем расходы по доставке грузов белорусскими автоперевозчиками были бы ниже, что позволило бы уменьшить цену на товар и повысить его конкурентоспособность.

За период с 1997 по 2009 гг. просматривается четкая тенденция изменения состава и структуры транспортных средств, занятых на международных грузовых перевозках. Так, с 1997 г. по 2002 г. наблюдался бурный рост количества транспорта, зарегистрированного для осуществления международных перевозок, со среднегодовым темпом более 10%, а после 2002 г. по 2006 г. еще более быстрые темпы снижения: в среднем свыше 12% в год. В настоящее время парк АТС находится на уровне 1998–1999 годов. А это означает, что отрасль вовсе не развивается.

Абсолютно аналогичная ситуация имеет место по динамике держателей книжек МДП. Количество субъектов хозяйствования, имеющих допуск к процедуре МДП, также начиная с 2002 года сокращается среднегодовыми темпами около 10%. Такая ситуация объясняется, в первую очередь, причинами макроэкономического характера: были введены определенные ограничения по работе белорусских автоперевозчиков на рынке Российской Федерации; сократилось количество полученных разрешений на осуществление перевозок на наиболее рентабельных направлениях; введены высокие таможенные пошлины на приобретение автотранспортных средств зарубежного производства; увеличилась налоговая нагрузка на международных автоперевозчиков, что снизило их конкурентоспособность по сравнению с иностранными перевозчиками.

Развитость рынка международных автомобильных перевозок можно оценить по количеству автотранспортных средств, приходящихся на 1000 жителей. По данному показателю Республика Беларусь существенно отстает от других стран, что является недопустимым с точки зрения географического месторасположения страны и уровня развития ее производительных сил.

Исследования международных автоперевозчиков показали, что на данном сегменте рынка работают в основном мелкие организации с количеством АТС до 10 единиц. Их удельный вес на 1.07.2009 года незначительно сократился по сравнению с 2007 годом и составил 80%. Такое положение свидетельствует о неустойчивости данного сегмента рынка. Незначительные колебания внешней экономической среды может привести к разорению большого количества субъектов хозяйствования и поглощению их более крупными компа-

ниями. Количество перевозчиков с подвижным составом от 11 до 80 единиц почти не изменилось за рассматриваемый период. В тоже время на рынке появились новые достаточно крупные автоперевозчики с количеством АТС от 81 до 100 и свыше. Причем их число за столь короткий промежуток времени удвоилось. Такое положение вселяет надежду на преодоление негативных явлений в сфере международных грузовых перевозок.

Преобладание среди субъектов хозяйствования унитарных предприятий, обществ с ограниченной и дополнительной ответственностью и других, еще раз свидетельствует о том, что подавляющее большинство международных автоперевозчиков относятся к мелким организационным структурам. Подавляющее количество автомобилей, находится в собственности организаций и индивидуальных предпринимателей. Так, на 1 июля 2009 года количество автомобилей, принадлежащих их владельцам на праве собственности, составляло 79%, а доля автомобилей, находящихся в аренде (лизинге) соответственно 21%.

Протекционистские меры со стороны органов управления экономикой страны привели к резкому сокращению числа международных автоперевозчиков и сокращению материально-технической базы отрасли. Так, их численность за период с 2002 по 2009 годы снизилась более, чем в два раза, а количество АТС, зарегистрированных для осуществления международных перевозок с использованием процедуры МДП за этот же период уменьшилось почти на 35%. Эти цифры еще раз свидетельствуют о том, что разоряются, в первую очередь, очень мелкие перевозчики.

В то же время парк автотранспортных средств, зарегистрированных для осуществления международных перевозок с использованием процедуры МДП, с 2004 года по настоящее время по количественному составу практически не изменился. После существенного падения объемов международных перевозок в 2003 году ситуация стабилизировалась и носят выжидательный характер.

Структура парка автотранспортных средств, зарегистрированных для осуществления международных перевозок с использованием процедуры МДП, достаточно разнообразна. Отечественные автомобили представлены марками Минского автомобильного завода и СП «МАЗ-МАН», причем удельный вес их по седельным тягачам стабильно сокращается: 20,8% в 2004 году и 13,0% в 2009 году. В то же время предпочтение отдается импортным седельным тягачам, из которых наиболее популярны марки VOLVO — 17%, SCANIA — 16%, MAN — 14%, MERCEDES-BENZ — 12%. Так за 2008 год было приобретено седельных тягачей иностранных производителей — 447 единиц, а отечественных — только 49. Аналогичное положение имеет место по грузовым автомобилям. Основными факторами, определяющими приобретение автотранспортных средств зарубежного производства, являются их надежность, долговечность, экологичность, более низкие удельные эксплуатационные показатели, эргономика, комфорт и другие.

Динамика седельных тягачей соответствует динамика полуприцепов и прицепов. Так, если в 2005 году на каждый тягач приходилось 0,94 полуприцепа, то в 2009 году уже 1,01. В разрезе марок большинство составляют полуприцепы иностранных производителей, в частности полуприцепы марки SCHMITZ — 34% и KOGEL — 21%. Отечественные полуприцепы МАЗ составляют всего 13% от общего парка.

Обновление парка грузовых автомобилей также идет крайне низкими темпами. Возрастной состав транспортных средств, работающих на международных автомобильных перевозках должен составлять не более 10 лет. Исходя из этого, коэффициент обновления парка при простом воспроизводстве будет находиться в пределах 10 процентов, а, следовательно, ежегодно при имеющемся парке подвижного состава должно приобретаться не менее 900 новых транспортных средств. С учетом развития системы международных автомобильных перевозок эта цифра будет еще выше на планируемый темп роста данной сферы услуг. Исходя из этого, оптимальная возрастная структура автотранспортных средств должна быть следующей: до 30% в возрасте до 3-х лет, 40% — от 3 до 7 лет и 30% — свыше 7 лет.

Исследование возрастного состава автотранспортных средств за январь–июнь 2009 года показало, что удельный вес транспортных средств со сроком эксплуатации до 3-х лет уменьшился с 33 до 31 процента, от 3-х до 7-ми лет увеличился с 20 до 22 процентов, а свыше 7 лет составил 47 процентов. Следовательно, отклонение от оптимального уровня составляет по средней и старшей группе, причем достаточно существенное. Такое положение сложилось вследствие того, что, начиная с 2006, благодаря росту объемов перевозок грузов в международном сообщении, произошло обновление подвижного состава за счет приобретения новых транспортных средств. Руководство организаций пришло к выводу, что

развивать международные грузовые перевозки на изношенном подвижном составе не представляется возможным. В то же время, заменить все автомобили на новые невозможно из-за недостатка финансовых ресурсов, поэтому в эксплуатации находится почти 50% морально и физически изношенного подвижного состава. В целом же динамика возрастного состава автотранспортных средств, занятых на международных перевозках, положительная: парк становится «молодежью». За последние 10 лет ситуация изменилась коренным образом. Достаточно быстрыми темпами растет количество автомобилей возрастом до трех лет, и в настоящее время их доля составляет свыше 30%.

Возрастной состав автомобилей в значительной степени определяет экологическую составляющую международных автомобильных перевозок. Всего на 1 июля 2009 года количество автомобилей, соответствующих экологическим требованиям ЕВРО-3, ЕВРО-4 и ЕВРО-5, составляло 49,3% от общего количества, в то время как в 2004 году их было только чуть более 10%. Ежегодно этот показатель растет достаточно быстрыми темпами.

Низкий уровень соответствия автотранспортных средств экологическим требованиям, предъявляемым к международным перевозчикам, существенно снижает их конкурентоспособность. Ужесточение требований ЕС еще более усугубит сложившуюся ситуацию. В результате Республика Беларусь может потерять квоту многосторонних разрешений Европейской конференции министров транспорта для работы на европейском рынке. Поэтому приобретение международными перевозчиками новых автомобилей, отвечающих международным требованиям по экологии, безопасности и надежности, является важной задачей повышения конкурентоспособности сферы международных автомобильных перевозок.

Конкурентоспособность белорусских международных автоперевозчиков во многом определяется условиями приобретения транспортных средств. Отсутствие собственных финансовых ресурсов для обновления и расширения парка вынуждают пользоваться кредитными ресурсами, либо использовать лизинговые схемы.

Анализ показал, что стоимость кредитных ресурсов для покупки иностранных транспортных средств ниже, чем для приобретения отечественных автомобилей МАЗ за счет использования белорусскими банками иностранных кредитных линий.

Постановлением Совета Министров и Нацбанка Республики Беларусь от 01.09.2005 г. №969/10 установлены предельные процентные ставки при предоставлении банками кредитов в иностранной валюте для приобретения автомобильных транспортных средств по договорам финансовой аренды (лизинга) и при заключении банками таких договоров с лизингополучателем в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 8.04.2004 г. №171 "О некоторых мерах по улучшению условий реализации автомобильных транспортных средств отечественного производства". Размер процентной ставки не может превышать 8% годовых, включая вознаграждение лизингодателя.

В то же время, на практике условия лизинга, представляемые белорусскими банковскими и кредитными учреждениями хуже, представляемых зарубежными компаниями под приобретение импортной техники. Тем не менее, белорусские перевозчики считают лизинговые ставки в Беларуси завышенными, вследствие чего данный инструмент не получает должного распространения.

Проведенные исследования международных автоперевозок позволили выявить основные проблемы, сдерживающие развитие данного сегмента транспортных услуг:

1. Мировой финансовый кризис настоятельно требует переориентации высвободившегося автотранспорта, работавшего на традиционных западных направлениях, на менее освоенные рынки Южной Европы, Ближнего Востока и даже Азии.
2. Появление на рынке международных автомобильных перевозок большого количества его участников в лице белорусских и иностранных перевозчиков и экспедиторских организаций породило жесткую конкуренцию в данной сфере, результатом чего стало снижение тарифов на перевозку и постепенный естественный отбор конкурентоспособных организаций и индивидуальных предпринимателей.
3. Целесообразно скорректировать законодательные акты в отношении наложения штрафов на перевозчика из-за несвоевременного поступления валютной выручки в их адрес по причине банкротства грузоотправителей.
4. Для заинтересованности белорусских предприятий экспортёров/импортеров в переключении международных перевозок на автомобили белорусских организаций необходимо законодательно установить им финансовую льготу, стимулирующую использование белорусских ав-

топеревозчиков. При этом расходы по доставке грузов белорусскими автоперевозчиками были бы ниже, что позволило бы уменьшить цену на товар и повысить его конкурентоспособность.

5. За последние шесть лет парк автотранспортных средств, занятых международными перевозками, в количественном составе практически не изменился. Это свидетельствует не о стабилизации положения на транспортном рынке, а о выжидательной позиции белорусских автоперевозчиков. Развитость рынка международных автомобильных перевозок оценивается по количеству автотранспортных средств, приходящихся на 1000 жителей. По данному показателю Республика Беларусь существенно отстает от других стран, что является недопустимым с точки зрения географического месторасположения страны и уровня развития ее производительных сил.

6. Обновление парка грузовых автомобилей также идет крайне низкими темпами. В эксплуатации находится почти 50% морально и физически изношенного подвижного состава со сроком службы свыше 10 лет, хотя в целом динамика возрастного состава автотранспортных средств, занятых на международных перевозках, положительная.

7. Количество автомобилей, соответствующих современным экологическим требованиям составляет чуть более 49% от общего количества, что существенно снижает их конкурентоспособность. Ужесточение требований ЕС еще более усугубит сложившуюся ситуацию. Беларусь может потерять квоту многосторонних разрешений Европейской конференции министров транспорта для работы на европейском рынке.

8. Необходимо создать привлекательные условия лизинга отечественных транспортных средств, которые незаменимы для работы на рынках России и постсоветских стран, особенно южных.

О НЕКОТОРЫХ МЕТОДАХ ФОРМИРОВАНИЯ НАВЫКОВ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ СТУДЕНТОВ В ПОЗНАВАТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

И.М. Морозова, к.ф.-м.н., доцент, О.Н. Кемеш, Л.В. Лобанок

Белорусский государственный аграрный технический университет (г. Минск)

Методы обучения, как любая упорядоченная система, проходят определенные этапы развития. Совершенствуясь, преобразуясь, изменяясь методы обучения, носят в себе определенный отпечаток этапов развития общества. Еще в эпоху Возрождения в процесс обучения стали входить методы, направленные на развитие самостоятельности, активности и инициативности учащегося, такие как наблюдение, эксперимент, самостоятельная работа. Так в конце 16 - начале 17 века Ф. Бэкон выступал за пересмотр схоластических методов обучения, видя главную цель обучения не в передаче готовых знаний, а в вооружении учащихся методами самостоятельного их приобретения.

В современных условиях в высших учебных заведениях самостоятельная работа рассматривается как деятельность студентов по усвоению знаний и умений, которая протекает без непосредственного руководства преподавателя, хотя и направляется им и состоит из нескольких этапов: контролируемая самостоятельная работа, управляемая самостоятельная работа, самостоятельная работа.

Эти этапы возникают не случайно, а связаны с тем фактом, что не у всех студентов есть навык работать самостоятельно и четко выполнять поставленные задачи. Задача педагогов — постепенно приучить их к этому.

Решая проблему применения метода самостоятельной работы в вузе, преподаватели кафедры высшей математики ставят перед собой задачу — создать условия, при которых студент сможет наиболее эффективно организовать свою учебно-познавательную деятельность. Работая над рефератом, студент развивает навыки поиска необходимой информации, приобретает опыт выбирать основное и кратко излагать содержание. В процессе подготовки он учится перерабатывать, обобщать и систематизировать знания, классифицировать конкретные явления, приобретая, таким образом, первоначальные навыки научно-исследовательской деятельности.