

УДК 656.331:339.5

ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ЭКСПОРТА УСЛУГ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Докт. экон. наук, проф. ИВУТЬ Р. Б., асп. КОСОВСКИЙ А. А.

Белорусский национальный технический университет

Услуга в качестве товара имеет свою специфику производства и потребления, сутью которой являются действие или их совокупность для кого-либо. Следовательно, при товарно-денежных отношениях продаваться будет само действие. Любое действие над объектом или субъектом совершается в конкретных пространственно-временных координатах, от которых оно не отделимо. Поэтому услуга в качестве товара имеет значимые параметры места и времени ее предоставления, которые оказывают влияние на ее стоимость.

На сегодняшний день процесс разработки понятийного аппарата теории международных автомобильных перевозок не завершен. Так, отечественные ученые-транспортники предлагают определять транспортные услуги как услуги, оказываемые в ходе транспортной деятельности [1]. Однако в Законе Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности» сказано: «Транспортная деятельность – это совокупность организационных и технологических операций по перемещению грузов... и другие связанные с перевозкой транспортные работы и услуги, выполняемые на договорной основе». Таким образом, получается замкнутый круг. У зарубежных ученых-транспортников также нет четких критериев отнесения тех или иных услуг, оказываемых в сфере транспорта, к транспортным. Так, наряду с транспортированием к транспортным услугам некоторые авторы предлагают относить комплекс услуг коммерческого и технического характера, связанных с эксплуатацией транспорта (сдачу в аренду или во временное пользование перевозчикам транспортных средств и транспортного

оборудования, заправку транспортных средств и др.) [2].

Основная задача транспорта – эффективное перемещение пассажиров и грузов. Выполняя ее, транспорт в качестве отрасли производит определенные действия, связанные с перемещением конкретных людей и грузов, т. е. производит транспортные услуги. Таким образом, транспортные услуги (при грузовых перевозках) – услуги, связанные с перемещением груза. Транспортные услуги при грузовых перевозках направлены на конкретный объект – груз, который является товаром, с точки зрения его перемещения. Транспортные услуги на автомобильном транспорте (автотранспортные услуги) есть транспортные услуги, выполняемые при помощи средств автомобильного транспорта.

Эффективность эксплуатации автотранспортных средств связана с состоянием и развитием автомобильных дорог. Развитостью сети автомобильных дорог оценивается и доступность для потребителей автотранспортных услуг. Таким образом, автомобильный транспорт как система состоит из средств сообщений (подвижной состав), путей сообщений (автомобильные дороги) и хозяйствующих субъектов, обеспечивающих работу подвижного состава [1].

На автотранспортном рынке объектом купли-продажи выступают транспортные услуги автомобильного транспорта. При этом производство транспортных услуг на автомобильном транспорте сопряжено с потреблением такого специфического товара, как автомобильные дороги: при проезде по ним автомобильного транспорта их дорожная одежда деформируется

и разрушается. Дорожная отрасль предоставляет хозяйствующим субъектам, обеспечивающим работу подвижного состава, определенные услуги, заключающиеся в создании и эксплуатации автомобильных дорог. При этом данные услуги могут носить как некоммерческий (общегосударственный), так и коммерческий характер. Некоммерческий характер рассматриваемой услуги обеспечивается значительным общегосударственным эффектом.

При значительном общегосударственном эффекте «услуги» дороги не могут являться товаром. Коммерческий характер данных услуг проявляется лишь при достижении определенного уровня развития дорожной сети, так как в этом случае «услуги» дороги соответствуют лишь внутритранспортному экономическому эффекту.

При экспорте «услуг» национальных дорог последние являются товаром, стоимость которого определяется спросом, так как в данном случае эффект от реализации услуги для нашей республики является чисто экономическим.

Таким образом, при экспорте услуг, производимых хозяйствующими субъектами автомобильного транспорта, рассматриваемого в качестве системы, всю совокупность предоставляемых услуг можно подразделить на две категории: транспортные услуги и услуги коммуникаций автомобильного транспорта. Приведенный выше анализ свидетельствует о том, что данные категории имеют самостоятельное значение, а составляющие их услуги являются различными товарами. При этом транспортные услуги трансформируются в международные автомобильные перевозки, выполняемые национальными перевозчиками.

Термин «экспорт услуг автомобильного транспорта» определен в Законе Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» следующим образом: «Экспорт услуг автомобильного транспорта – международные перевозки, выполняемые автомобильными перевозчиками, зарегистрированными в Республике Беларусь». Как видим, при определении автомобильный транспорт понимается в узком смысле – как совокупность средств сообщений (автотранспортных средств) и хозяйствующих субъектов, обеспечивающих работу подвижного состава. Данная позиция неправомерна, так как в этом же Законе опре-

делен и термин «автомобильный транспорт», который, наряду с приведенными выше элементами, включает и коммуникации автомобильного транспорта. То, что Законом определено как экспорт услуг автомобильного транспорта, является на самом деле основной долей экспорта автотранспортных услуг. Данная позиция согласуется с позицией зарубежных ученых-транспортников: «Экспорт транспортных услуг – это оказание международных услуг национальным перевозчиком при пересечении грузом государственной границы страны или при перевозке грузов иностранных грузовладельцев». Пути реализации экспорта транспортных услуг: первая ветвь – внешнеторговые перевозки, вторая – перевозки грузов иностранных грузовладельцев [2].

Таким образом, экспорт услуг автомобильного транспорта, рассматриваемого в качестве системы, есть экспорт услуг, производимых его элементами. Поэтому экспорт услуг автомобильного транспорта – совокупность экспорта автотранспортных услуг и экспорта услуг коммуникаций автомобильного транспорта. При этом экспорт услуг автомобильного транспорта отличается от услуг элементов последнего необходимостью обеспечения различных аспектов безопасности государства: экономической, социальной, политической, экологической. Экономическая безопасность здесь формулируется достаточно широко – от мер по защите внутреннего рынка (таможенные пошлины, квоты и т. д.) до занятия своей «ниши» в современном геоэкономическом пространстве.

Предоставление автотранспортной услуги на экспорт сопряжено с реализацией следующего комплекса услуг:

- по организации и функционированию таможенных систем (МДП, АТА, ДКД);
- по организации и функционированию подсистемы разрешительной системы, обеспечивающей возможность предоставления национальным перевозчикам своих услуг на рынках международных автоперевозок других государств;
- по регулированию национального рынка международных автомобильных перевозок посредством системы лицензирования, налогообложения, инвестиционной политики (в том числе и через лизинг) и т. д. Данные услуги обеспечиваются государством.

Таким образом, элементы, предоставляющие приведенные выше услуги, взаимосвязаны и объединены единой целью их функционирования – экспортом автотранспортных услуг. Поэтому правомерно говорить о подсистеме экспорта автотранспортных услуг.

Предоставление услуг коммуникаций автомобильного транспорта также сопряжено с реализацией комплекса услуг:

- по обеспечению различных видов контроля – таможенного, пограничного, ветеринарного, фитосанитарного, санитарного, экономического, правопорядка на автомагистралях;

- по организации и функционированию подсистемы разрешительной системы, обеспечивающей допуск на определенных условиях иностранных перевозчиков к услугам, предоставляемым национальными коммуникациями автомобильного транспорта;

- сервиса, оказываемого на автомагистралях республики. Данные услуги связаны со спецификой работы автомобильного транспорта при международных перевозках грузов и призваны обеспечить нормальные условия его функционирования. Объектами оказания данных услуг являются автозаправочные станции (АЗС), станции технического обслуживания (СТО), кемпинги, мотели, гостиницы, логистические терминалы, стоянки для отдыха и т. п.

По аналогии с подсистемой экспорта автотранспортных услуг, названных выше, услуги взаимосвязаны и объединены общей целью – экспортом услуг коммуникаций автомобильного транспорта. Поэтому в данном случае правомерно говорить о подсистеме экспорта услуг коммуникаций автомобильного транспорта.

В эти подсистемы в качестве элементов входят различные функциональные части (подсистемы) единой разрешительной системы. Таким образом, функционирование подсистем экспорта коммуникаций автомобильного транспорта и автотранспортных услуг организационно связано с функционированием разрешительной системы.

Во всех двусторонних соглашениях предусматривается, что для осуществления международных перевозок по территории одной из стран автомобильными средствами, зарегистрированными в другой стране, требуется разрешение [3]. Предоставляя иностранным пере-

возчикам определенные права посредством различных видов разрешений, государство получает определенные выгоды и несет определенные издержки. Выгоды связаны с расширением конкуренции на рынке международных перевозок грузов и снижением тарифов на вывоз своей продукции (при условии, что рынок не насыщен). Однако расширение международной конкуренции может сдерживать развитие отечественной отрасли международных автомобильных перевозок.

Вмененными издержками предоставления разрешений на перевозку грузов в/из третьих стран является возможность реализации третьей стороной потенциала сферы международных автомобильных перевозок грузов, заложенного двусторонними торговыми отношениями. Таким образом может быть ограничено развитие отечественной отрасли международных автомобильных перевозок.

Значительные издержки связаны с предоставлением льгот по уплате дорожных сборов. В этом случае перевозчики не возмещают износ дорожного полотна. При обмене разрешениями государства стараются обеспечить наилучшее условие доступа своих перевозчиков на рынки международных перевозок других стран. Обеспечивая их разрешениями без оплаты дорожных сборов при проезде по иностранной территории, государства предоставляют реальные конкурентные преимущества перед иностранными перевозчиками, так как стоимость перевозки может быть снижена на предоставляемую льготу. Поэтому при обмене разрешениями государства стараются достичь оптимального баланса выгод и затрат в рамках стратегии своего развития.

Таким образом, при помощи разрешительной системы обеспечивается механизм трансформации геоэкономических выгод в выгоды в сфере международного автомобильного транспорта через регулирование:

- допуска иностранных перевозчиков на национальный рынок услуг в сфере международного автомобильного транспорта;

- национального экспорта автотранспортных услуг.

По оценкам экспертов, около 70 % международных перевозок, выполняемых отечественными перевозчиками, производится по схеме

в/из третьих стран [4]. Таким образом, основной сферой деятельности отечественных международных перевозчиков является перевозка транзитных для нашей республики грузов. Условия допуска отечественных перевозчиков на рынки международных автомобильных перевозок других стран постоянно ужесточаются [5].

Итак, основным геоэкономическим ресурсом Республики Беларусь, который можно трансформировать в выгоды в сфере международного автомобильного транспорта являются выгоды географического месторасположения государства для международных автотранспортных потоков. Через нашу республику проходят кратчайшие пути, связывающие запад-восток и север-юг Европы – международные транспортные коридоры № 2 и № 9 (А и Б). Так, в России по этим коридорам перевозится примерно 70 % всего объема внешнеторговых грузов [4]. Поэтому при обмене разрешениями с другими государствами в активе нашего государства лежит привлекательность коммуникаций автомобильного транспорта для пропуска международных автотранспортных потоков.

Таким образом, для получения выгод подсистемой экспорта автотранспортных услуг, в том числе определенного количества разрешений без оплаты дорожных сборов по схеме в/из третьих стран, необходимы затраты национальных экономических ресурсов, связанные как с обеспечением привлекательных условий движения по территории республики, так и с вос-

становлением дорожного полотна при движении иностранных перевозчиков без оплаты дорожных сборов или с их частичной уплатой (рис. 1). Следовательно, при формировании системы экспорта услуг автомобильного транспорта Республики Беларусь разрешения выполняют функцию экономического ресурса, так как они имеют его свойства:

- редкость – разрешения на прибыльных направлениях являются дефицитными;
- на их получение затрачены экономические ресурсы;
- они служат для удовлетворения (создания) экономических благ.

Поэтому разрешение имеет свою стоимость и вмененную стоимость. При этом данный экономический ресурс вырабатывается подсистемой экспорта услуг коммуникаций автомобильного транспорта и тратится подсистемой экспорта автотранспортных услуг.

Исходя из сказанного выше, модель системы экспорта услуг автомобильного транспорта S описывается следующей формулой:

$$S \equiv_{def} \langle S_{зав}, S_{зук}, R_{зав-зук}, SR, Z, \Delta T \rangle;$$

$$S_{зук} = S_{инф} \cup S_c,$$

где $S_{зав}$ – подсистема экспорта автотранспортных услуг; $S_{зук}$ – то же услуг коммуникаций автомобильного транспорта; $R_{зав-зук}$ – отношения между рассматриваемыми подсистемами; SR – внешняя по отношению к системе среда;

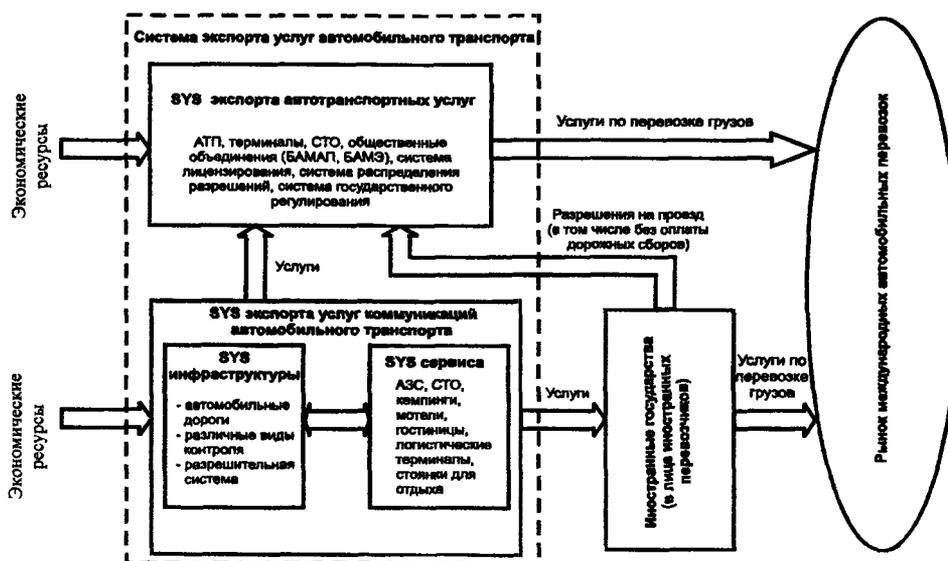


Рис. 1. Кибернетическая модель системы экспорта услуг автомобильного транспорта

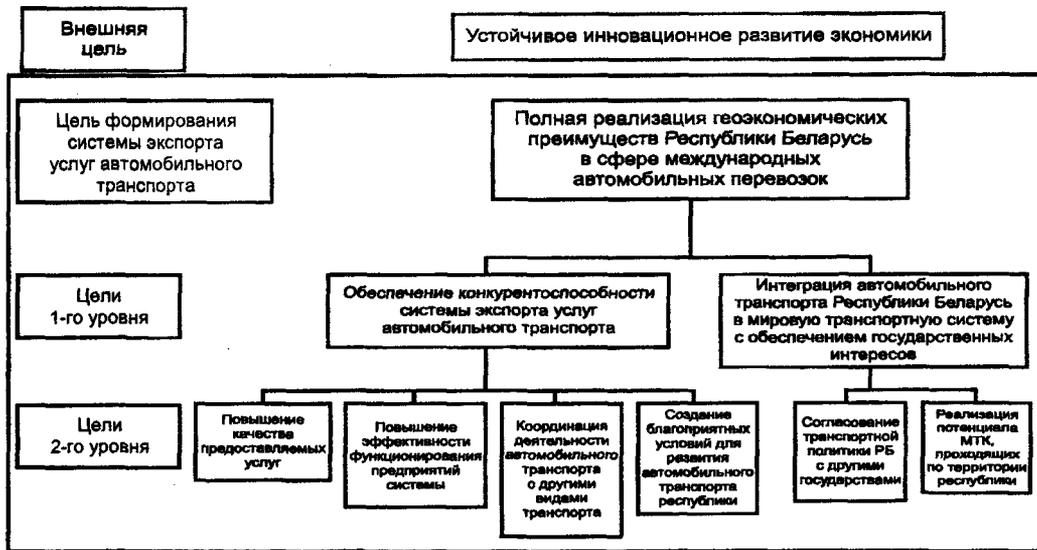


Рис. 2. Дерево целей системы экспорта услуг автомобильного транспорта Республики Беларусь

Z – цель функционирования системы; ΔT – рассматриваемый временной интервал функционирования системы; $S_{\text{инф}}$ – подсистема инфраструктуры; S_c – подсистема сервиса.

Целью формирования и функционирования системы экспорта услуг автомобильного транспорта является полная реализация геоэкономических преимуществ Республики Беларусь в сфере международных автомобильных перевозок. Сформулированная цель коллинеарна внешней цели развития общества, является интегральной и включает цели первого и второго уровней (рис. 2).

ВЫВОД

Реализация вышеприведенных положений на практике позволит сформировать эффектив-

но функционирующую систему экспорта услуг автомобильного транспорта Республики Беларусь.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ваньчукевич В. Ф., Седюкевич В. Н., Холупов В. С. Автомобильные перевозки. – Мн.: Дизайн ПРО, 1999. – 224 с.
2. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учеб. / Под ред. проф. К. В. Холопова. – М.: Юристъ, 2000. – 684 с.
3. Карбанович И. И. Международные автомобильные перевозки. – Мн.: Юнипак, 2003. – 234 с.
4. Программа развития транзитных перевозок грузов и пассажиров железнодорожным и автомобильным транспортом через территорию Республики Беларусь до 2005 г. – Мн., 2001.
5. Программа развития экспорта автотранспортных и других услуг на 2000–2005 гг.

УДК 338

КЛАССИФИКАЦИЯ ИННОВАЦИЙ И ЕЕ СТАНДАРТИЗАЦИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Асп. СТЕПАНЕНКО Д. М.

Белорусский государственный экономический университет

Инновации представляют собой создаваемые, осваиваемые новые или усовершенствованные технологии, виды продукции или услуги, а также решения производственного, административного, финансового, юридического,

коммерческого или иного характера, имеющие результатом внедрения и последующего практического применения положительный эффект для задействовавших их хозяйствующих субъектов. Классификация инноваций, в свою оче-