

гим не имеет абсолютного характера, оно всегда относительно. Это обусловлено тем, что каждый фактор осуществляет свою специфическую функцию, которая не под силу другому фактору. Поэтому подобная взаимозаменяемость существует далеко не всегда. Так, если для производства товара требуется определенный сплав металлов, то его невозможно заменить никакими другими факторами (ни трудом, ни другими сплавами). На практике это означает, что при отсутствии взаимозаменяемости невозможно отделить предельный продукт одного фактора производства от предельного продукта другого фактора, а следовательно, нельзя определить какой из факторов подлежит замещению.

В-третьих, принцип замены одного фактора производства другим может быть применим лишь тогда, когда решение о применении того или иного ресурса может быть гибко изменено. Это относится, в первую очередь, к оборотному капиталу (сырью, материалам), так как решение

фирмы о его закупке может регулярно пересматриваться. К труду данный принцип может применяться лишь с определенными оговорками, так как фирма должна считаться с условиями коллективного договора. В отношении основного капитала (здания, сооружения, машины, механизмы и т. д.) он может быть использован лишь в долгосрочном периоде, когда фирма принимает решение о модернизации оборудования и совершенствовании технологии производства, но опять-таки с учетом трудового фактора.

ЛИТЕРАТУРА

1. Макконнелл, К. Экономикс / К. Макконнелл, С. Брю. – М., 1992. – Т. 1.
2. Современная экономика / под ред. О. Ю. Мамедова. – Ростов на/Д.: Феникс, 1995.
3. Учебник по основам экономической теории. – М.: Владос, 1994.

Поступила 07.07.2009

УДК 656.13.022

РАЗВИТИЕ ЭКСПОРТА УСЛУГ, ОКАЗЫВАЕМЫХ ТРАНСПОРТОМ БЕЛАРУСИ

Канд. экон. наук КОСОВСКИЙ А. А., АНТЮШЕНЯ Ю. Д.

Белорусский национальный технический университет

Современные тенденции развития мировой экономики характеризуются постоянным расширением хозяйственных связей и международной экономической кооперации. Поэтому приоритетным направлением в политике развитых стран стали интеграционные процессы, что предусматривает создание условий для свободного перемещения товаров, услуг, капиталов, рабочей силы. Это обстоятельство обуславливает постоянный рост транснациональных потоков и международных перевозок грузов. Для многих государств международная перевозка грузов стала важным источником валютных

поступлений в бюджет, создания дополнительных рабочих мест.

Успешному расширению внешнеэкономических связей республики и интеграции ее в систему международной торговли способствует дальнейшее наращивание экспортного потенциала по всем направлениям на основе повышения конкурентоспособности выпускаемой продукции, создания инфраструктуры торговых рынков, роста экспорта услуг [1].

На современном этапе увеличение объемов экспорта транспортных услуг может стать важным фактором стабилизации и структурной

перестройки ее экономики. Благодаря своему геополитическому положению наша страна является важнейшим коммуникационным коридором между странами Европы, что создает необходимые условия для осуществления внешнеэкономической деятельности, развития экспорта транспортных услуг и укрепления позиций республики на международном рынке транспортных услуг. Однако мощный потенциал транспортной системы Республики Беларусь используется пока недостаточно эффективно. Все это приводит к необходимости формирования и реализации на практике современной стратегии государства и всех участников этого сегмента экономики.

В отличие от других отраслей экономики, для повышения конкурентоспособности продукции которых требуются значительные инвестиции и определенный временной период, развитие экспорта транспортных услуг является наиболее реальным для республики источником валютных поступлений.

По данным платежного баланса Национального банка Республики Беларусь, экспорт транспортных услуг в 2008 г. составил 1772 млн дол. США, или рост к уровню 2007 г. составил 130,7 %, в том числе по железнодорожному транспорту соответственно 878,3 млн дол. США, или 123,6 %, автомобильному – 692,9 млн дол. США и 139,5 %, воздушному – 200,8 млн дол. США, 133,9 % (рис. 1).

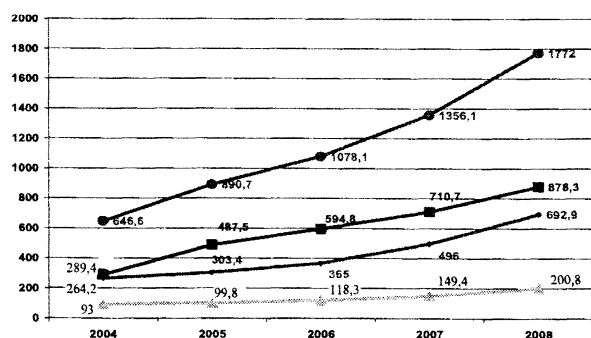


Рис. 1. Экспорт транспортных услуг: —♦— автомобильный; —△— воздушный; —■— железнодорожный; —●— всего

Структура внешнеторгового сальдо транспортных услуг представлена на рис. 2.

Республика Беларусь тесно сотрудничает с государствами – участниками СНГ в области транспорта в трех межгосударственных органи-

зациях: Исполнительном Комитете СНГ, Постоянном Комитете Союзного государства России и Беларуси, Интеграционном Комитете Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС). С учетом конкурентных преимуществ Республики Беларусь на мировом рынке транспортных услуг, таких как ее особое географическое положение, более короткое время доставки грузов, пересечение транзитным потоком меньшего числа границ, наличие развитой сети инфраструктурных объектов, стабильной социально-политической ситуации и наличие нормативной и технической базы для реализации крупных межнациональных проектов, республика имеет хорошие стартовые условия, чтобы стать своеобразным транзитным мостом между странами ЕС и Россией, Европой и Азией. В республике в сфере только международных автомобильных перевозок задействовано более 15 тыс. автомобилей и более 57 тыс. работающих. Транзит грузов через территорию Беларуси осуществляют перевозчики более 50 государств.

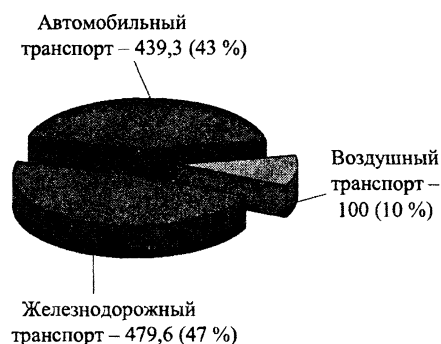


Рис. 2. Структура внешнеторгового сальдо транспортных услуг за 2008 г., млн дол. США

В общем объеме грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, 85 % (более 110 млн т в год), занимают каменный уголь, нефть и нефтепродукты, черные металлы, минеральные удобрения, цемент, лесные, хлебные, строительные материалы, кокс, лом черных металлов. Около 15 % грузов перевозятся небольшими партиями и при определенных условиях могут быть переданы автомобильному транспорту. В структуре железнодорожных перевозок на внешнеторговые и транзитные грузы приходится 70 % от общего объема грузооборота (около 100 млн т в год), которые направляются преимущественно в порты стран Балтии (г. Клайпеда, г. Вентспилс) и Украины (г. Николаев).

Наибольший прирост экспорта услуг на перспективу должен обеспечить воздушный транспорт, но это не скажется на доле каждого из видов транспорта.

Объемы перевозок грузов и транспортной работы предположительно увеличатся к 2015 г. более чем в 1,5 раза в соответствии с темпами роста объемов промышленного и сельскохозяйственного производства.

Поэтому растущие объемы можно использовать для увеличения доли белорусского автомобильного транспорта на европейском рынке транспортных услуг и продолжить положительную динамику объемов перевезенных грузов белорусскими перевозчиками, сложившуюся в последние годы.

Международные эксперты прогнозируют, начиная со второго десятилетия XXI в., устойчивый рост автомобильных перевозок между Европой и Азией.

В связи с этим Международный союз автомобильного транспорта выступил с инициативой по организации регулярных коммерческих перевозок между Европой и Азией по древнему Шелковому пути. Изначально все направления разделены на три основных маршрута: Северный (Узбекистан – Казахстан – Россия – Беларусь – ЕС), Центральный (Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Каспийское море – Азербайджан – Грузия – Черное море – ЕС) и Южный (Кыргызстан – Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция). Время в пути составляет от 7 до 18 дней, протяженность маршрутов – от 4 до 7 тыс. км.

Длина Северного маршрута составляет около 6500 км. Предполагается, что по этому маршруту из Китая и Центральной Азии в Европу будут доставляться текстиль, сельскохозяйственные продукты, промышленное оборудование, продукты питания и фармацевтическая продукция.

Понятно, что в условиях падения объемов и стоимости перевозок возрождение Шелкового пути не так актуально. Но к тому времени, когда мировая экономика начнет показывать признаки восстановления, нужно быть готовым к развитию любых направлений транзитных путей между Европой и Азией.

Схемы доставки грузов во внутриреспубликанском сообщении апробированы и использу-

ются длительное время. При транзитных перевозках через территорию государства осуществляется в основном пропуск грузопотоков без переработки на белорусских терминалах. Увеличение транзитных грузопотоков способствует повышению доходов перевозчиков-резидентов и увеличению валютных поступлений за счет предоставления сервисных услуг иностранным перевозчикам. В таких условиях грузоотправители и грузополучатели заинтересованы в совершенствовании схем доставки экспортно-импортных грузовых потоков, проходящих по территории республики, в том числе перевозимых мелкими партиями и в смешанном сообщении различными видами транспорта. Для их выбора необходимо постоянно осуществлять мониторинг условий перевозки грузов по территории Беларуси и иностранных государств. Решение данной задачи должно осуществляться в транспортно-логистических центрах, выполняющих аккумулирующую и координирующую роль в движении транспортных потоков.

В настоящее время существует тенденция к переориентации транзитных товаропотоков, минуя нашу территорию. Создание реальных конкурентоспособных условий по сравнению с сопредельными странами, несмотря на то, что через Республику Беларусь проходит наиболее короткий путь между двумя глобальными рынками ЕС и РФ, а в последующем и Юго-Восточной Азии, позволит радикально изменить негативные тенденции.

Республика Беларусь – стратегический европейский перекресток, важная транзитная зона, поэтому именно здесь можно успешно контролировать грузопотоки, грузоперевозки, идущие из Европы в Россию и обратно. Успешно можно участвовать в формировании грузопотоков, идущих в Украину, страны Балтии и дальние географические точки – Китай, Турцию, Ближний Восток. Логистический центр, таким образом, служит своего рода аккумулятором, соединяющим грузопотоки европейских транспортных коридоров. В существовании такого рода центров будут заинтересованы руководители промышленной, хозяйственной и государственной сфер.

Новой тенденцией в развитии транспортной логистики ЕС является формирование общев-

ропейской системы товародвижения, предусматривающей наличие опорных европейских центров логистики и взаимодействующих с ними региональных логистических транспортно-распределительных центров.

В большинстве стран создание транспортно-логистических центров осуществляется в рамках соответствующих государственных программ, предусматривающих государственное содействие и стимулирование развития современных технологий организации перевозок, сокращение экономических ограничений и устранение барьеров на пути внедрения инноваций в транспортную сферу. В этих условиях управлением транспортно-логистических центров занимаются как государство, так и частные компании на принципах партнерства.

Затраты на логистический процесс, связывающий производителя потребительских товаров и торговлю, в среднем составляют 10–20 % стоимости товара. В Беларуси в 2008 г. суммарные транспортно-логистические затраты оцениваются примерно в 5 млрд дол. США, к 2015 г. они возрастут до 13 млрд дол. По данным Европейской логистической ассоциации, применение логистических разработок позволяет сократить время производства товаров на 25 %, снизить себестоимость производства продукции до 30 %, сократить объемы материально-технических запасов от 30 до 70 %.

Совет Министров Республики Беларусь утвердил программу формирования транспортно-логистической системы Республики Беларусь до 2015 г. [2].

Крупный транспортно-логистический комплекс «Прилесье» будет построен на территории свободной экономической зоны «Минск» к 2014 г. Его учредителями выступили иранская инженерно-строительная компания «Кейсон», акционерное общество закрытого типа «Фарасан» (Иран) и частная акционерная компания с ограниченной ответственностью «Сэлбери Энтерпрайзис Лимитед» (Никосия, Кипр).

В структуре транзитных грузопотоков, проследовавших через территорию Беларуси в 2008 г., на железнодорожный транспорт пришлось 26 %, трубопроводный – 69, автомобильный – 5 %. Основной транзитный грузопоток идет в направлении Запад – Восток – Запад. Граничащие с Беларусью государства, которые

имеют выход к морю (Украина и Литва), располагают развитой портовой инфраструктурой, позволяющей создать конкурентоспособные условия для транзита в указанном направлении. Анализ перевезенных по территориям Украины, Беларуси и Литвы транзитных грузов, в том числе через их порты, свидетельствует о том, что через территорию Республики Беларусь проходит 31 % транзитных грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, и более 60 % – автомобильным.

Правительством Республики Беларусь утверждена Комплексная программа обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 гг. [3]. Реализация намеченных мероприятий и устранение имеющих место сдерживающих транзит факторов, завершение реконструкции пограничных пунктов пропуска и соответствующее развитие материальной базы транспорта и дорожного хозяйства позволят повысить привлекательность территории Республики Беларусь для транзитного перемещения товаров и пассажиров.

В течение последнего десятилетия на территории Беларуси сформирован ряд устойчивых направлений транзитных грузопотоков. Это, в первую очередь, перевозки российских и казахстанских внешнеторговых грузов через порты Балтийского моря. Важное значение также имеют перевозки в страны Центральной и Западной Европы и обратно по II международному транспортному коридору, а также сравнительно незначительные, но достаточно перспективные перевозки по IX международному транспортному коридору между странами Балтийского и Черного морей.

Значимость экспорта услуг в экономике республики необходимо рассматривать в контексте того, что Беларусь является страной с высоким коэффициентом транзитивности территории, что является следствием ее геополитического положения.

В то же время потенциал сферы экспорта услуг в условиях Беларуси в значительной степени определяется тенденциями международной торговли, формирующимися в Евроазиатском регионе. В настоящее время торговый оборот между Европой и Азией составляет 600 млрд дол. США в год.

Общемировые тенденции развития сектора услуг составляют около 19 % всего торгового экспорта (товаров и услуг). Ситуация отличается для различных регионов и стран, так как для европейских стран этот показатель находится на уровне 22,4 %. Здесь лидерами являются Великобритания (33,0 %), Дания (32,6 %), Ирландия (32,2 %), Испания (31,4 %), Австрия (30,3 %); в Северной Америке выделяются США (28,2 %); в Африке – Египет (53,3 %), Марокко (39,7 %), Тунис (26,7 %); в Азии – Индия (33,7 %), Новая Зеландия (27,7 %), Австралия (22,2 %). Страны СНГ имеют показатель на уровне 11,1 %, Беларусь – 11,0 %.

Анализ показывает, что экспортируют услуги либо наиболее развитые страны, у которых доля сферы услуг в ВВП составляет около 63 %, либо страны, в значительной мере использующие свое географическое расположение. Соответственно различается и структура экспорта услуг в этих странах.

В развитых странах Западной Европы в части перевозок грузов наземным и внутренневодным транспортом лидирующие позиции занимал и продолжает занимать автомобильный транспорт. С течением времени автомобильные перевозки грузов занимают все большую долю в совокупности наземных перевозок в Западной Европе. Чтобы оценить потенциальные возможности автомобильных перевозок, необходимо учесть, что в настоящее время в Европе 3/4 контейнерных грузов перевозится автомобильным транспортом, около 20 % – железнодорожным и только 5–6 % – внутренним водным. Контейнеризация грузов в мире достигает примерно 55 %. Эмпирическим путем установлено, что темпы роста контейнеризации примерно на 2–3 % выше общего роста мировой торговли, который на те же 2–3 % обычно выше роста мирового ВВП. По расчетам западных аналитиков, контейнерные перевозки в сообщении Азия – Европа – Азия будут расти в пределах 5–9 % в год.

Тенденция такова, что заказчик требует более качественного сервиса за ту же цену. Особенно это относится к предприятиям, специализирующимся на дальних перевозках, от которых требуется, чтобы режим перевозки определенных товаров обеспечивал фактически (качественные и количественные) кондиции товара с соответ-

ствием показателям в сертификате качества на товар. Для обеспечения этих требований нужны дополнительные расходы. Более того, некоторые заказчики пытаются разными путями сбивать цену, например посредством выставления дополнительных требований на перевозку. На фоне этого обнаруживаются и другие источники роста затрат многих транспортных предприятий, такие как длительные простои во время ожидания погрузки/разгрузки, особенно в секторе перевозки продовольственных товаров, на центральных складах и больших товарных станциях.

Интеграция Республики Беларусь в мировую экономику требует адекватной перестройки транспортной инфраструктуры, реализации потенциала Беларуси как транзитной державы, повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков и развития экспорта транспортных услуг.

Изменение геополитической ситуации и позиционирования Республики Беларусь в мировом сообществе выдвигает новые требования к транспорту как к элементу систем национальной безопасности.

Членство Республики Беларусь в Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) позволило белорусским перевозчикам не только беспрепятственно осуществлять перевозки по многосторонним разрешениям в любую страну, входящую в ЕКМТ, но и одновременно открыло широкие возможности для работы на белорусском рынке транспортных услуг перевозчикам всех стран – членам ЕКМТ. Естественно, из-за этого значительно повысилась конкуренция на белорусском рынке транспортных услуг, которая вынуждает белорусских перевозчиков вести постоянный поиск новых направлений экспорта услуг.

ВЫВОДЫ

Мировая конкуренция определяет и влияет на развитие рынка экспорта услуг, подчиняя их собственным целям. Глобализация и обострение конкуренции расширяют не только угрозы, но и возможности для любого участника этого рынка, будь то предприятие, национальная отрасль или национальная экономика. Затрудняется выживание любого производителя/продавца, благосостояние которого зависит от методичных

успехов на рынке, ставшем мировым. Со стремительным ростом экспорта транспортных услуг все меньше рыночных ниш остается неосвоенными или «слишком малыми». Быстрые изменения экономических условий, более взыскательные клиенты и рост их общего числа, ужесточающаяся конкуренция требуют кардинальной переоценки и перестройки устаревших способов ведения дел. Предприятия, национальные отрасли, национальные экономики могут оставаться устойчивыми и защищенными только путем непрерывного совершенствования, ускорения реакции на изменение любых требований и технологий, соответствия высшим стандартам качества услуг, лучшего управления и организации труда. Развитые страны сосредоточивают

усилия на строительстве транспортно-логистических центров.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Программа** развития экспорта на 2006–2010 годы: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 30 сентября 2005 г. № 1081 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2005. – № 158. – 5/16590.
2. **Программа** формирования транспортно-логистической системы Республики Беларусь до 2015 г.: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 29 августа 2006 г. № 1249. – Минск, 2006.
3. **Комплексная** программа обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 годы: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 28 июня 2005 г. № 720. – Минск, 2005.

Поступила 01.06.2009

УДК 652.13.072

ЭКСПОРТНАЯ БАЗА И ФОРМИРОВАНИЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ АЗЕРБАЙДЖАНА

Асп. ЮСУБОВ Ф. И.

Белорусский национальный технический университет

Проблемы развития производства и экспортной базы в Азербайджане. В настоящее время развитие азербайджанской экономики органически связано с увеличением объема экспорта и обеспечением его продуктивности. Стране нужно не только восстановить и сохранить позиции на зарубежных рынках, но также освоить новые рынки товаров и услуг. Для независимости азербайджанской экономики целесообразно развивать и расширять экспорт как в товарном, так и в географическом аспектах. Экспорт республики должен оперативно реагировать на изменение конъюнктуры мирового рынка. Специализация производства и углубление международного рынка труда дают новые возможности развития национальной экономики в системе международных экономических связей. Внутреннее содержание и сложная структура экспортного потенциала формиру-

ются под воздействием большого количества различных факторов. Азербайджанская республика нуждается в привлечении иностранных инвестиций. Однако привлечение иностранных инвестиций не может полностью обеспечить восстановление национальной экономики с технологической точки зрения, а также формирование внешнеэкономического комплекса. Без мобилизации внутренних возможностей государства положительные изменения в экономике невозможны.

Одной из главных является кредитная политика государства. Выдача юридическим и физическим лицам кредитов как производственного, так и коммерческого назначения ускоряет товарно-денежный оборот на национальном рынке, стимулирует активность людей бизнеса. Эти процессы способствуют образованию новых рабочих мест, увеличению внутреннего