
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

ЗУБРИЦКАЯ Галина Святославовна, аспирантка кафедры экономической теории и истории экономических учений, Белорусский государственный экономический университет

Сегодня Республика Беларусь должна учитывать тенденции глобализации, оказывающие все большее влияние на жизнь каждого государства. Мировое экономическое развитие объективно влияет на конкурентные позиции Беларуси, во-первых, страна по-прежнему имеет выгодное геостратегическое положение в центре Европы, что позволяет ей занять достойное место в системе международной экономической интеграции. Во-вторых, самым важным конкурентным преимуществом Республики Беларусь по-прежнему остается человеческий капитал. В повышении конкурентоспособности экономики Республики Беларусь особое место занимает транспорт, экспорт услуг которого является стратегически важной сферой народного хозяйства Беларуси как страны, не располагающей богатыми сырьевыми ресурсами. Уже обладая для этого значительным потенциалом в виде хорошо развитой сети путей сообщения, связывающей между собой не только большинство населенных пунктов самой республики, но и обеспечивающей выход к заграничным рынкам она тем не менее постоянно их наращивает. В экспорте услуг Беларуси транспортные услуги традиционно играют доминирующую роль. За январь-сентябрь 2005 г. доля транспортных услуг в общем объеме экспортируемых услуг составляла 70,4%, а доля экспорта услуг в общем объеме экспорта – 10,3%¹. Несмотря на это отраслевая структура экономики Беларуси на сегодняшний день характеризуется достаточно высоким по сравнению с развитыми странами долей в ВВП производства товаров и низкой долей услуг. Так, например в 2004 г. эти доли составляли 43,3% и 42,5% соответственно². В этом плане весьма важно, что в прогнозном периоде в Республике Беларусь предполагается последовательное снижение доли производства товаров до 37-38% в 2020 г. и возрастание доли сферы услуг – до 50-52% соответственно³. Характерно, что в I полугодии 2005 г. положительное сальдо внешней торговли товарами и услугами Республики Беларусь в решающей мере было достигнуто за счет экспорта услуг. Доля которых в общем объеме положительного сальдо составила 60,6%, или 453,8 млн. долларов США. Выход на положительное сальдо внешней торговли товарами и услугами во многом обусловлен тем, что объем внешней торговли ими в I полугодии 2005 г. по сравнению с соответствующим периодом 2004 г. составил 111%, при этом экспорт увеличился на 19,8%, а импорт на 2,6%. Такое наращивание экспорта обеспечено в значительной мере ростом объемов экспорта услуг. За январь-август 2005 г. зарубежные потребители приобрели белорусских товаров и услуг на сумму 10,137 млрд. долларов, что превышает прошлогодние показатели на 17,7 %⁴. Экспорт товаров и услуг за январь-сентябрь 2005 г. составил 12924,2 млн. долл., из них транспортных услуг 935,9 млн. долл. (аналогичный период 2004 года соответственно 11002,2 и 826,7 млн. долл.¹). С ростом экспортного потенциала страны возрастает значение Белорусской железной дороги в перевозках грузов и пассажиров, как на средние, так и на дальние расстояния. Следует отметить, что в Беларуси только 16% железных дорог электрифицированы, в то время как в Польше - 45%, в Германии - 50%, в Болгарии - 60%, в Бельгии - 70%. Необходимость использования стандартов электрифицированности железных дорог присущих вышеперечисленным странам обусловлено тем, что переход на электровозную тягу

позволяет понизить затраты на техническое обслуживание и ремонт, уменьшить расход запасных частей, сократить шумовой эффект и загрязнение окружающей среды, снизить зависимость железных дорог от жидкого углеводородного топлива и смазки, меньшим парком электровозных локомотивов по сравнению с тепловозными локомотивами, обеспечивать те же объемы грузоперевозок и пассажироперевозок и, соответственно, сократить количество ремонтируемого оборудования и обслуживающего персонала⁵.

Модернизация железнодорожного транспорта должна быть направлена на повышение внутренней и внешней конкурентоспособности осуществляемых в стране услуг. При наличии конкурентных вариантов использования нескольких видов транспорта, рациональный потребитель выбирает наиболее оптимальные с его точки зрения способы перевозок грузов или пассажиров. При этом учитываются грузоподъемность и мощность транспортных средств, скорость и сроки доставки, уровень сохранности грузов, удобство подвоза-вывоза, регулярность перевозок, комплексность обслуживания, цель поездки, удобство расписания движения, комфортность обслуживания, безопасность движения и другие качественные характеристики, а также ценовые факторы.

В то же время нарастание конкуренции на рынке транспортных услуг ставит перед железнодорожным транспортом сложные задачи по коренному улучшению своей деятельности и повышению качества предоставляемых населению и грузоотправителям услуг. Это касается, прежде всего вопросов скорости и надежности оказываемых услуг, а также повседневного совершенствования взаимоотношений железной дороги со своими контрагентами. Усиление оперативности, гибкости и компетентности управления отраслью, позволяющее решать данные вопросы, неосуществимо вне процессов совершенствования стратегического и оперативно-хозяйственного управления отраслью.

Необходимость оптимизации структуры управления железнодорожным транспортом вызвана совокупностью причин, среди которых наиболее существенными можно считать следующие: существующая четырехзвенная система управления громоздка и малоэффективна; напряженное финансовое положение для сохранения работоспособности отрасли требует максимального сокращения собственных расходов и адаптации к изменению объемов перевозок; низкая производительность труда эксплуатационного персонала ведет к дальнейшему повышению тарифов, что снижает ценовую конкурентоспособность отрасли из-за пониженной платежеспособности потребителей ее услуг. Сильная конкуренция со стороны других видов транспорта как на внутреннем, так и на международном рынке предполагает максимальное включение всех конкурентных возможностей.

Под рынком транспортных услуг следует понимать отношения обмена складывающиеся в сфере осуществления перевозок грузов, багажа, пассажиров, технического обслуживания и ремонта транспортных средств, подсобно-вспомогательных и других видов работ и услуг, связанных с перевозками⁶. При этом замкнутость отношений обмена самих на себя в воспроизводственном процессе, предполагает втянутость в него и отношений производства, распределения и потребления. Таким образом, рынок транспортных услуг охватывает всю систему экономических отношений, связанных с их осуществлением. Хозяйствующие субъекты, функционирующие на рынке услуг, при выборе своего сегмента на нем должны анализировать внешнюю среду, воздействующую на его развитие, им необходимо знать, какие тенденции, явления и события могут оказать влияние на их деятельность. Полученная информация позволяет определить долгосрочные перспективы фирмы, что необходимо, для осуществления регулирующих действий по адаптации к изменяющимся внешним условиям, которые включают в себя как макросреду, так и рыночную конъюнктуру. Макросреда отражающая особенности национальной экономики, природной среды, демографической структуры населения, научно-технического прогресса, инновационности и рыночной ориентированности экономических отношений и правительственных решений оказывает воздействие не только на организацию услуг, но и на их динамику и социально-экономическую направленность. Рыночная конъюнктура отражающая структуру взаимодействия таких рыночных контрагентов как производители,

потребители и посредники, участвующие в осуществлении рыночно-ориентированных услуг, отражает динамику спроса и предложения услуг в контексте ценовых и неценовых факторов. Изучение этих факторов позволяет фирме принимать адекватные ориентированные на внешнюю среду решения по производству и реализации конкурентоспособных услуг. Внешняя среда находится под регулирующим воздействием государства, которое через систему денежно-кредитной, бюджетно-налоговой и социальной политики оказывает воздействие на демографическую структуру населения, уровень его доходов, степень инфляции и занятости и другие макроэкономические показатели, а также конъюнктуру рынка услуг. Изменение этих параметров внешней среды должно рассматриваться, фирмами осуществляющими услуги в качестве заданных условий деятельности, при разработке стратегии и тактики на рынке услуг. Изучение внешнего окружения и собственных возможностей позволяет фирме яснее видеть ситуацию внутренней и внешней среды и на этой основе точнее определять своё место на том или ином сегменте рынка услуг.

Необходимо учитывать, что реализация перспективных направлений, таких как техническое оснащение железнодорожной отрасли транспортными средствами, транспортные тарифы, создание транзитных коридоров возможно только при условии крупных инвестиций и финансовых затрат со стороны хозяйствующих субъектов, так и государства. Немаловажной причиной вызвавшей кризис в сфере транспортных услуг является изношенность самих транспортных средств, а также недостаток профессиональных кадров в области транспортно-экспедиторских операций, невысокая квалификация занятых в этой области менеджеров и других специалистов высшей категории. Особенно низок уровень знаний в области логистической и транспортной практики. В этой связи заместитель министра Республики Беларусь А.Н. Тур вполне обоснованно подчеркивает, что «до сих пор белорусы почти не присутствуют на рынках экспедиторских услуг и логистики, которые сформировались без их участия»⁷. Важно отметить, что если продукты потребляются, уничтожаются или, по крайней мере, преобразуются, то услуги потребляются, воспринимаются. В связи с этим можно согласиться с Майстером Дэвидом по поводу того, что организации выполняя свою работу, обязаны предугадывать ожидания и восприятие клиентов. Всё вышеизложенное может быть представлено формулой, где удовлетворение равняется восприятию за минусом ожиданий⁸. Значение данной формулы заключается в том, что ни восприятия, ни ожидания сами по себе или в отдельности не отражают реальной ситуации в сфере услуг. Поэтому поставщики услуг, чтобы обеспечить более высокую степень удовлетворенности ими должны ориентироваться на ожидания и восприятие клиентов. Услуги тем в большей мере будут соответствовать потребностям клиентов, чем в большей мере их восприятие будет соответствовать ожиданию, это касается как ценовых, так и неценовых параметров услуг. Пристальное внимание при регулировании рынка транспортных услуг должно уделяться анализу конкурентной среды. В условиях нестабильного спроса на транспортные услуги, когда определенная часть исправного подвижного состава остается невостребованной клиентами, конкурентная борьба за расположение клиентуры усиливается.

Государственное регулирование в области развития транспорта на ближайшую и долгосрочную перспективу должно быть направлено на формирование эффективной и надежно функционирующей транспортной системы, способной удовлетворить растущие потребности домохозяйств и субъектов хозяйствования в транспортных услугах и обеспечение развития их экспорта. С этой целью следует осуществлять модернизацию транспортных коммуникаций и инфраструктуры общеевропейских транспортных коридоров; электрификацию важнейших направлений и участков Белорусской железной дороги; совершенствовать структуру парка грузовых и пассажирских транспортных средств; развивать магистральные автомобильные дороги, не только обеспечивающие растущий спрос на современные скоростные и тяжелые грузовые автомобильные перевозки; но и транспортное сообщение в сельской местности; развитие системы информационного обеспечения транспортных услуг⁹. Для поддержания конкурентоспособности железной

дороги должны постоянно проводится всевозможные инвестиционные программы и комплекс организационно-технических мероприятий. Интенсивное развитие мировых интеграционных процессов и переориентация торгово-экономических связей ставит перед странами СНГ, Европы и Республики Беларусь новые задачи, решение которых требует пересмотра прежнего подхода к транспорту только как к средству перемещения товарных ценностей. К одному из важнейших направлений международной транспортной политики принадлежит развитие интермодальных, комбинированных перевозок – повышение качества транспортного обслуживания и уменьшение вредного влияния транспорта на окружающую среду. Обеспечение экологической безопасности представляет собой первостепенную, общечеловеческую задачу, на решение которой должны быть направлены усилия всего человечества. Для обеспечения экологической безопасности важное значение имеет правильный выбор экономической и социальной стратегии развития. Соответственно транспортировка большегрузных автомобилей, полуприцепов и контейнеров на специализированных железнодорожных платформах позволяет эффективно использовать технологические преимущества разных видов транспорта. Кроме того, обеспечивается высокая мобильность и скорость движения, снижается уровень загрязнения окружающей среды, своевременно выполняется полный комплекс услуг во время погрузки и выгрузки. Комбинированные перевозки вносят на транспортный рынок новую логистическую концепцию, которая содействует развитию всего транспортного комплекса. Это направление открывает большие перспективы для транспортной системы Беларуси. Перспективная цель может быть обозначена как систематизация комбинированных перевозок грузов из Республики Беларусь до крупнейших промышленных центров Западной Европы, что содействует интеграции транспортной системы Республики Беларусь в европейскую транспортную систему. При интенсивном развитии экономических, политических, информационных и прочих контактов в объединенной Европе, которые ведут к глобализации социально-экономических отношений, особую значимость приобретают экологические аспекты безопасности всех стран. Актуальными эти проблемы становятся для государств трансграничных регионов, к которым можно отнести и Беларусь. Находясь на перекрестке мировых транспортных коммуникаций, Республика Беларусь имеет значительные неиспользованные возможности в развитии сферы транспортных услуг, которые должны быть одним из стратегических направлений развития страны на долгосрочную перспективу. В условиях исчерпания административного ресурса развития экономики и выхода её на инновационный путь экономической динамики, необходимым условием развития транспортных услуг является внедрение современных технологий в управлении производством, позволяющее сконцентрировать усилия на наиболее перспективных направлениях инновационной составляющей экономического роста. Интенсификация общественного производства позволяет оптимизировать использование материальных и трудовых ресурсов в контексте их перемещения в сферу транспортных услуг.

Литература.

1. Социально-экономическое положение Республики Беларусь в январе-октябре 2005 года / Доклад Министерства статистики и анализа Республики Беларусь. – Минск, 2005. - С. 93.
2. Решетникова В.В. Развитие экспортного потенциала // Белорусская экономика: анализ, прогноз, регулирование, 2005, № 6 (96). - С. 28.
3. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2020 г. / Нац. комиссия по устойчивому развитию Респ. Беларусь; Редколлегия: Я.М.Александрович и др. - Мн.: Юнипак, 2004. - С. 86.
4. Найдунув В.А. Первое полугодие: активы и пассивы // Экономика Беларуси. Economy of Belarus, 2005, № 3. - С. 40.
5. Почекина В.В. Международный рынок услуг / В.В.Почекина, Ю.П. Якубук; Под ред. В.Ф.Медведева. - Мн.: НО ООО “БИП-С”, 2004. - С. 114.

6. Спирин И.В., Шегай Э.В. Антимонопольное регулирование транспортной деятельности: Учебное пособие. - М.: Издательство «Ось-89», 2000. - С. 77.
7. Услуги – локомотив экономики // Национальная экономическая газета, 2004, № 50, 6 июля. - С. 4.
8. Майстер Дэвид Управление фирмой, оказывающей профессиональные услуги / Пер. с англ. - М.: Альпина Паблицер, 2003. - С. 97.
9. Шимов В.Н. Экономическое развитие Беларуси на рубеже веков: проблемы, итоги, перспективы: Моногр. / В.Н.Шимов. 2-е изд. - Мн.: БГЭУ, 2003. - С. 128.

Поступила в редколлегию 12.05.2006 г.

© **Зубрицкая Г.С., 2006**