

УДК [339.5:338.46]:339.137.2(476)

РАЗВИТИЕ КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ УСЛУГАМИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ НА ИННОВАЦИОННОЙ ОСНОВЕ

Ю.П. ЯКУБУК

(Институт экономики НАН Беларуси, Минск)

Рассмотрены основные факторы конкурентоспособности сферы услуг Республики Беларусь на международном рынке, основанные на внедрении инноваций. Выявлены направления развития инноваций во внешней торговле услугами страны: использование при производстве услуг новейших технологий и бизнес-технологий, развитие сотрудничества с транснациональными корпорациями сферы услуг; развитие региональной горизонтальной и вертикальной интеграции, проявляющееся в создании кластеров; государственное стимулирование инноваций во внешней торговле услугами, включающее финансовую поддержку инновационных предприятий сферы услуг. Учитывая доминирующее значение транспортных услуг в экспорте услуг Республики Беларусь, особое внимание уделено развитию конкурентных преимуществ во внешней торговле транспортными услугами, в том числе услугами железнодорожного, автомобильного, авиационного транспорта.

Внешняя торговля услугами имеет большое значение для устойчивого инновационного развития экономики страны. В настоящее время экспорт услуг в Республике Беларусь обладает значительным потенциалом для роста. Ежегодный прирост экспорта услуг из Беларуси в 2001 – 2008 годах составлял в среднем 20 % [1, с. 351; 2, с. 313], что превышает аналогичный среднемировой показатель – 15,6 % [3]. Среднегодовые темпы роста импорта услуг из Республики Беларусь были немного выше – 21,9 %. Несмотря на это экспорт превышает импорт в 1,6 раза [1, с. 351].

По предварительным данным Национального банка Республики Беларусь объем экспорта услуг из Республики Беларусь в 2009 году составил 3461,7 млн. долл. США, импорта – 2040,9 млн. долл. США. Удельный вес услуг в общем объеме экспортных операций составил 14 %, импортных – 6,7 % [1, с. 351].

К основным факторам конкурентоспособности отрасли услуг на международном рынке, основанным на внедрении инноваций, относятся:

- использование новейших технологий в производстве услуг;
- использование новейших бизнес-технологий, таких как создание межкорпоративных технологических альянсов, научно-технологических консорциумов, научно-производственных кластеров, технологических инкубаторов и других международных научных объединений – узлов концентрации инновационной деятельности, характеризующихся синергетическим эффектом интеграции разнородных инновационных ресурсов;
- наличие развитой инфраструктуры. Главную роль при этом играют электро- и водоснабжение, телекоммуникации, аэропорты, автомобильные и железные дороги. Инфраструктурные отрасли определяют конкурентоспособность не только сферы услуг, но и экономики в целом;
- государственное стимулирование внедрения инноваций в предприятия-экспортеры услуг.

Развитие конкурентных преимуществ во внешней торговле услугами Республики Беларусь на инновационной основе предусматривает создание и дальнейшее развитие технопарков, Парка высоких технологий, инновационно-технологических центров, центров трансфера технологий, бизнес-инкубаторов, центров подготовки кадров для инновационной деятельности; создание информационной системы по инновациям и мониторингу (включая республиканские и региональные центры научно-технической и деловой информации и др.). В настоящее время в стране функционирует более 80 различных структур, тесно связанных с применением инноваций в отраслях услуг, в том числе экспортирующих услуги: Парк высоких технологий, 10 научно-технологических парков, 56 научно-производственных центров, 5 инновационных центров, 24 центра трансфера технологий, Белинфонд, 10 информационных и маркетинговых центров, 9 бизнес-инкубаторов [4, с. 20].

Внедрение новейших технологий. В настоящее время намечается глобальная тенденция роста доли сектора услуг в затратах на исследования и разработки. Несмотря на то, что на промышленность приходится основная доля затрат на НИОКР, сектор услуг предъявляет растущий спрос на инновации. Практически во всех странах Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), кроме Чехии, вложения в НИОКР в сфере услуг по темпам роста опережали вложения в НИОКР в промышленности [5, с. 84].

По мнению ряда ученых, периоды экономического кризиса являются благоприятными для внедрения инновационных технологий в производство товаров и услуг. Радикальные новшества появляются в период, когда формируется выраженная тенденция к снижению эффективности используемого капитала,

что заставляет предпринимателей искать новые сферы его приложения. Депрессия и кризис подготавливают материальные условия для интенсивного вливания инвестиций в экономику, а инвестиции в нововведения постепенно вытесняют инвестиции в традиционные формы основного и оборотного капитала. Следовательно, общее ухудшение экономической конъюнктуры сопровождается активным перевооружением производства, высокой инновационной активностью экономических агентов. Так, в 70 – 80 годах XX века противоречие между сокращением возможностей экономического накопления и необходимостью радикальных преобразований технико-технологической базы национальных экономических систем промышленно развитых стран разрешилось путем переориентации инвестиций на новые, прежде всего ресурсосберегающие, технологии и мобилизации дополнительных источников финансирования.

На динамику и объем инновационной деятельности влияет движение нормы прибыли. Главным рычагом, который приводит в движение все экономические структуры, является динамика прибыльности капитальных вложений как текущих, так и будущих. Максимум инновационной активности приходится на периоды кризисов, низких прибылей, когда потенциал старого технологического уклада близок к исчерпанию. Переизбыток мощностей, стагнация базовых отраслей обуславливают насущную потребность в их коренной модернизации и создании новых отраслей.

Таким образом, проблема минимизации последствий мирового финансово-экономического кризиса для экономики Республики Беларусь не противоречит внедрению новых технических и организационных инноваций, а, наоборот, придает ей новый импульс. Внедрение инноваций имеет важное значение и для развития торговли услугами, в том числе и внешней.

Внедрение новейших технологий имеет важнейшее значение для развития внешней торговли услугами связи, здравоохранения, компьютерными и информационными, строительными, финансовыми услугами. Например, в секторе *услуг связи* уже сейчас наметились некоторые сопутствующие ключевые технологии XXI века, которые окажут значительное влияние на развитие телекоммуникаций: виртуальная реальность; живые изображения и синтез; интермедиа, мультимедиа и их базы данных; новые поколения средств видеоизображений, голографические дисплеи с трехмерным автостереоскопическим изображением; видеопроекторы LCD высокого разрешения, управление голосом и др. Усовершенствование услуг связи позволяет снизить издержки, улучшить производительность и повысить конкурентоспособность. Для повышения уровня конкурентоспособности белорусских операторов связи необходимы: предложение набора высококачественных услуг, имеющих более низкую себестоимость; изучение потребностей рынка; гибкое управление производственными мощностями; коммерчески привлекательные тарифы.

В Европе, даже в развитых странах, все еще не созданы условия для полного удовлетворения спроса, в то время как в США и Японии такие условия являются достаточными. Достаточность условий заключается в необходимости создать общую инфраструктуру, обеспечить равные возможности доступа к сети и снизить цены (как тарифы на услуги, так и взаиморасчетные) путем отказа от политики взаимного субсидирования и основываясь на концепции полностью распределенных расходов, т.е. расходов, связанных именно с данной услугой или данным видом деятельности.

Развитию конкурентных преимуществ во внешней торговле услугами Республики Беларусь может способствовать **внедрение новейших бизнес-технологий**, таких как создание альянсов и консорциумов, в том числе с участием транснациональных корпораций (ТНК).

В 2001 году доля средств, потраченных на НИОКР 400-ми крупнейшими ТНК мира, составляла около 30 % мировых отчислений на НИОКР. Транснациональные корпорации контролируют 90 % частных патентов. Доля ТНК в мировом производстве инноваций значительно превышает их долю в финансировании НИОКР и приближается, по разным оценкам, к 40 – 50 % от общемирового [6, с. 11]. Это объясняется несколькими причинами. Часто именно ТНК становятся исполнителями государственного заказа на производство той или иной инновационной продукции или услуг, причем государства выделяют им значительные финансовые средства на разработку новых технологий. Все большее распространение приобретает практика поглощения крупными ТНК более мелких компаний, готовящихся к выходу на рынок с инновационным продуктом или технологией, в момент создания теми работающего прототипа. В таком случае все расходы на НИОКР несет поглощаемая компания, а ТНК использует свои ресурсы лишь для конечной стадии коммерциализации нововведения – организации массового производства и сбыта.

Для более эффективного осуществления НИОКР крупные ТНК все чаще образуют стратегические альянсы, причем новый тип стратегических союзов главным образом связан с НИОКР.

Транснациональные корпорации сферы услуг укрепляют свои позиции в мире: в 2006 году в списке ста крупнейших компаний числилось 20, действующих в отраслях услуг (в 1997 г. – 7) [7, с. 5]. Крупнейшими ТНК сферы услуг являются: телекоммуникационные – «Водафон групп ПЛК» (Великобритания), «Телефоника СА» (Испания), «Дойче телеком АГ» (Германия), «Франстелеком» (Франция); корпорации, занятые электро-, газо- и водоснабжением – «Электриситэ дэ Франс» (Франция), «Е. Он» (Германия), «Сюзэ» (Франция); розничной торговлей – «Уолл-Март сторз» (США). Число филиалов данных корпораций колеблется от 130 до 884 (в том числе зарубежных – от 30 до 586) [7, с. 9 – 10].

Формы участия ТНК заметно меняются по отраслям. В отрасли услуг связи доминирующей формой выхода ТНК на рынок развивающихся стран и стран с переходной экономикой являются прямые иностранные инвестиции (67 %), в электроэнергетике – концессионные соглашения (62 % случаев), приватизационные и стартовые проекты (36 %). Концессионные соглашения также преобладают как форма иностранного участия в транспортной инфраструктуре (более 80 %) и водоснабжения (70 % проектов). Кроме того, в водном хозяйстве довольно часто используются договоры об управлении и аренде (25 %) [7, с. 28].

Транснациональные корпорации, действующие в секторе услуг, передают по линии своих проектов в принимающих странах и технологии в их материально-вещественной форме (например, специализированное оборудование), и так называемые «мягкие» технологии (например, организационную и управленческую практику). В первом случае, например в секторе телекоммуникаций, выход на рынок международных операторов как из развивающихся, так и развитых стран способствовал повышению степени доступа населения к информационным и коммуникационным технологиям. Транснациональные корпорации также передают «мягкие» технологии в свои филиалы в принимающих странах, осуществляя, например, перестройку процессов функционирования, совершенствуя закупочную и подрядную практику и расширяя использование методов регистрации и сбора информации о клиентуре. В целом проведенные исследования показывают, что в ряде случаев внедрение иностранными филиалами технологий обоих видов способствует повышению производительности при организации обслуживания, а также его надежности и качества.

Степень воздействия передаваемой ТНК технологии на всю отрасль зависит и от того, доходит ли такая технология до других фирм отрасли через различные каналы передачи, включая совместные предприятия, мобильность кадров и эффект демонстрации. Так, например, в секторе производства электроэнергии в Китае участие ТНК в крупных совместных предприятиях предполагало осуществление систематического, всестороннего сотрудничества в вопросах управления проектами между иностранными инвесторами и их китайскими партнерами. Это позволило последним повысить уровень квалификации и эффективности. Для эффективного распространения технологий ТНК сферы услуг необходимо наличие подготовленных к этому отечественных предприятий. Чем выше уровень состязательности в отрасли услуг, тем выше вероятность того, что участие ТНК будет способствовать повышению эффективности благодаря усилению конкуренции. Например, во многих странах конкурентная структура рынка услуг связи была создана в результате развития технического прогресса и осуществления реформ в отрасли. Так, в Уганде благодаря конкуренции между национальной компанией и несколькими ТНК снизились цены и быстро возрос уровень проникновения мобильной связи.

В случае участия ТНК не следует ожидать, что в результате будут удовлетворены все инвестиционные нужды отраслей услуг страны; скорее такое участие следует рассматривать в качестве важного приложения и дополнения к отечественным инвестициям.

В Республике Беларусь, где существует собственный потенциал в отраслях транспортных, деловых, услуг связи, отечественные производители услуг могут повышать свой уровень конкурентоспособности и эффективности, сотрудничая с ТНК по различным направлениям: технологическому, интеллектуальному, стратегическому. Вхождение в международные интегрированные структуры может идти или через интеграцию белорусских предприятий в уже действующие ТНК, или путем организации международных холдингов с участием российских и западноевропейских компаний и банков.

Инновационной бизнес-технологией, применимой к сфере услуг, является развитие региональной горизонтальной и вертикальной интеграции, проявляющееся в создании *кластеров*. Кластеры – это географические концентрации относящихся к определенной области деятельности взаимосвязанных компаний и ассоциированных с ними учреждений. Взаимные связи обеспечиваются в результате движения между компаниями квалифицированных кадров, путем регулярного обмена рыночной информацией и поддержания партнерских отношений в связи с осуществлением конкретных проектов. Предполагается, что участвующие в кластерах компании испытывают благотворные внешние эффекты сотрудничества, позволяющие им работать с большей производительностью и повышать свою конкурентоспособность на международном рынке.

Например, в Словении функционирует Транспортно-логистический кластер (ТЛК). В задачи этого кластера входит создание комплексных учебных программ, составление аналитических оценок рынка и конкуренции, выполнение оценок участия в рынке, организация закупок оборудования и комплексное развитие услуг. Участники кластера стремятся обеспечить комплексное транспортно-логистическое обслуживание вдоль Словенского коридора, являющегося южными воротами пути, ведущего на рынки Центральной и Юго-Восточной Европы. В состав ТЛК входят ряд коммерческих компаний и академических учреждений, в том числе транспортные компании, экспедиторы, компании, осуществляющие перегрузку в портах, компании, занимающиеся вопросами охраны окружающей среды, высшие учебные заведения и научно-исследовательские учреждения (общее число занятых – более 13000 человек). Кластер располагает сильной информационно-компьютерной базой, в том числе программами рабочего взаимодействия по электронной связи (электронный офис и электронная биржа логистических услуг) и интегрированными системами информационной поддержки.

В польском авиационном кластере в районе Подкарпатье участвуют 40 компаний и Ржешовский технологический университет. В районе Подкарпатье авиационные предприятия существуют уже 100 лет, и это привлекло внимание американской корпорации Юнайтед технолоджис копрорейшн, которая инвестировала в местную фирму, выпускающую авиационные двигатели, и стала лидером в создании кластера «Авиационная долина». В настоящее время компании этого кластера производят детали для авиационной промышленности всего мира, в том числе для европейского Аэробуса. В настоящее время в кластере насчитывается 50 компаний [8, с. 83 – 84].

Государственное стимулирование инноваций во внешней торговле услугами. Развитию инноваций во внешней торговле услугами будет способствовать наличие отлаженного механизма финансового стимулирования инновационной деятельности в стране. Разнообразие форм и методов государственной поддержки даёт мотивацию практически любой компании, вне зависимости от её размера и сферы деятельности, заниматься научно-исследовательской работой и стимулирует применение новейших достижений науки и техники в повседневной хозяйственной деятельности.

К основным методам финансовой поддержки инновационных предприятий сферы услуг можно отнести: прямое финансирование (субсидии, займы), налоговые кредиты; предоставление ссуд, в том числе без выплат процентов; дотации, снижение налогов для индивидуального предпринимательства, выделение грантов, соглашения по сотрудничеству.

В целях поощрения научно-технической деятельности возможно применение таких мер, как предоставление налоговых каникул, налоговой скидки на реинвестирование, снижение базовой ставки налога с продаж, ускорение темпов амортизации на здания и оборудование, уменьшение налогообложения при получении кредита, снижение налогов на дивиденды, снижение налогообложения акционеров-нерезидентов.

Сегодня наблюдается глобальное изменение инструментов поддержки науки и инноваций в мире – происходит смещение акцента с прямых мер государственной поддержки на косвенные. В 2008 году 21 страна ОЭСР предоставляла бизнесу различные налоговые льготы в сфере НИОКР в сравнении с 12 странами в 1995 году. Среди стран, которые сегодня не имеют таких льгот, – Германия, Исландия, Швеция – уже рассматривают их введение. Такие страны, как Бразилия, Китай, Индия, Сингапур, имеют развитую систему налоговых стимулов для компаний, финансирующих науку и инновации. Косвенные инструменты поддержки особенно важны в период глобальной конкуренции за ресурсы, размещение наукоемких производств в конкретной стране, интеграции в международные ТНК [5, с. 87].

Например, при реализации инновационной политики Японии первоначально определяются приоритетные направления исследований по развитию производства товаров и услуг. Министерство внешней торговли и промышленности предлагает всем крупным корпорациям с соответствующим производственным профилем принять участие в реализации программы. Министерство предоставляет корпорациям свои научные лаборатории, «подключает» к исследованиям ведущих ученых и специалистов из университетов, однако не оказывает сколько-нибудь существенной финансовой поддержки. Основные же затраты, связанные с проведением НИОКР, коллективно осуществляют корпорации-участницы. Результаты исследований и разработок, а также ноу-хау передаются всем заинтересованным компаниям. Японское правительство не выделяет значительных средств на финансирование НИОКР, равно как и не гарантирует компаниям рынков сбыта новой продукции, но оно принимает протекционистские меры для защиты национального рынка и тем самым помогает корпорациям «встать на ноги» на передовых направлениях НТП. Поэтому японские производители наукоемкой продукции и услуг на внутреннем рынке практически не испытывают давления со стороны иностранных конкурентов [9, с. 32 – 33].

Широкий набор инструментов для проведения инновационной политики применяется в Германии. Комплекс мер политики правительства Германии направлен на решение следующих трех основных задач:

- улучшение рамочных условий для инноваций, в частности, путем упрощения налоговой системы и снижения налогового бремени для компаний и путем упрощения административных процедур, которые могут мешать инновациям и началу деятельности новых предприятий;

- совершенствование системы образования и науки для преодоления нехватки квалифицированной рабочей силы для улучшения доступа компаний к высококвалифицированным кадрам, в том числе на основе профессионального обучения и обучения на производстве, и для создания государством в качестве партнера в инновационных проектах государственной базы научных исследований;

- оказание содействия развитию инновационной деятельности компаний путем предоставления им финансовой помощи. Субсидии предоставляются по четырем каналам: гранты на проведение НИОКР в областях высоких технологий; гранты на проведение кооперативных исследований малыми и средними предприятиями; финансовая поддержка инновационных проектов малых и средних технологически ориентированных предприятий (предоставление займов и венчурного капитала); предоставление консультативных услуг по вопросам технологии и соответствующей инфраструктуры для инновационных предприятий [8, с. 28].

Следует отметить, что не все результаты НИОКР могут представлять интерес с коммерческой точки зрения. В этом контексте может быть полезным опыт ряда стран, проводящих политику установления связей между источниками и потребителями инноваций.

Осуществляемая в Нидерландах программа «Разумное сочетание» направлена на развитие сотрудничества между теми, кто производит знания, и теми, кто их использует. Это новая инициатива, ориентированная на придание научным исследованиям сфокусированности и значимости и на содействие в практической реализации результатов исследований. Целью программы «Разумное сочетание» является стимулирование сотрудничества между бизнес-сообществом и учреждениями инфраструктуры знаний в конкретных областях, которые либо уже представляют, либо будут представлять в будущем стратегический интерес для Нидерландов. В частности, поставлена задача – улучшить взаимодействие и сотрудничество между потребителями и производителями знаний в значительной части цепочки знаний. Каждый проект выполняет консорциум компаний, социальных организаций и учреждений науки и знаний. Состав консорциума варьируется в зависимости от направленности проекта. Годовой бюджет программы составляет 100 млн. евро. Министерство образования, культуры и науки и Министерство экономики формируют его совместно, чтобы избежать распыления ресурсов, расходуемых на научные исследования, и усилить ориентацию инфраструктуры исследований на фактический спрос.

В Испании в рамках программы CENIT на основе государственно-частного партнерства финансируются крупномасштабные проекты стратегического характера в областях, имеющих значительный технологический потенциал. В связи с крупными масштабами упомянутых проектов приходится объединять усилия многих экономических субъектов. Другая явная цель этой инициативы заключается в поощрении культуры сотрудничества между различными участниками национальной инновационной системы. Проекты выполняет консорциум, в который входят, по крайней мере, два крупных или средних предприятия, два малых предприятия и две исследовательские организации, причем на долю исследовательских организаций должно приходиться не менее четвертой части общей стоимости проекта. Средства грантов могут составлять до половины стоимости проекта и быть порядка 5 – 10 млн. евро. Особенностью этих программ является возможность научной работы в компаниях дипломированных исследователей под руководством Министерства образования и науки [8, с. 41].

Налаживание связей между источниками и потребителями инноваций особенно актуально для отраслей сферы услуг, характеризующихся высокой дифференциацией видов и особенностями услуг. В современной экономике в инновационные процессы вовлекаются разнообразные новые организации и потребители. Этот новый тип сотрудничества в инновационном процессе, при котором потребители играют столь же важную роль, что и производители, способствует совершенствованию технологий, снижает зависимость от поставщиков и помогает распространению универсальных совместимых («интероперабельных») технологий. Важными субъектами этого процесса являются так называемые «сообщества носителей знаний» (knowledge communities) – групп экспертов, участники которых могут работать как на предприятиях, так и в государственных учреждениях. Наиболее часто такие сообщества встречаются в сфере разработки программного обеспечения, в том числе поставляемого на экспорт, где активными инноваторами выступают пользователи сложного программного обеспечения, которые нуждаются в более эффективных решениях, а не фирменные разработчики программного обеспечения. Все шире признается, что подобные сообщества могут возникать в таких секторах, как здравоохранение и охрана окружающей среды. Ключевой новый элемент этого явления заключается в том, что новые идеи и методологии не обязательно исходят от разработчиков. Теперь потребители участвуют в проектировании и создании инновационных продуктов для своего пользования и бесплатно делятся своими идеями с другими. Однако одного только участия потребителя в производстве недостаточно для того, чтобы способствовать созданию горизонтальной инновационной системы. Важно, чтобы были выполнены ещё три условия, а именно: по меньшей мере, несколько потребителей должны быть серьезно заинтересованы в соответствующей инновации; хотя бы часть этих инноваторов должна быть заинтересована в добровольном раскрытии своих инноваций; возможность распространения этих инноваций по приемлемым ценам.

Меры государственной политики должны поощрять инновации, инициируемые пользователями, как путем популяризации информации о возможностях соответствующих инноваций, так и устраняя препятствия, мешающие их реализации.

Развитие конкурентных преимуществ во внешней торговле транспортными услугами Республики Беларусь на инновационной основе. Транспортные услуги имеют наибольшее значение в экспорте услуг Республики Беларусь. В целом удельный вес экспорта транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг в 2002 – 2008 годах повысился (с 53 % в 2002 г. до 70,2 % в 2008 г.). Следует отметить, что по данному виду услуг экспорт опережает импорт в 2,3 раза. Внешнеторговое сальдо по транспортным услугам составило в 2008 году 1699,5 млн. долл. США (при этом грузовые перевозки – 1562,3 млн. долл. США), что обеспечило 80,6 % положительного сальдо по всем видам услуг и компенсировало 27,8 % дефицита торгового баланса в торговле товарами (рассчитано на основе данных [1, с. 352; 2, с. 313]).

Кардинально изменившаяся за последнее десятилетие структура внутренних и внешних грузопотоков, а также необходимость минимизации последствий мирового финансово-экономического кризиса

потребовали уточнения приоритетов развития транспортной системы Республики Беларусь и новой стратегии повышения конкурентоспособности и эффективности транспортной отрасли в целом и внешней торговли транспортными услугами в частности.

Специфические факторы конкурентоспособности услуги международного грузового транспорта:

- скорость доставки груза;
- срок доставки груза;
- полнота доставки груза по номенклатуре;
- полнота доставки груза по объему;
- надежность доставки;
- сохранность груза;
- регулярность доставки;
- порционность доставки;
- ритмичность доставки;
- стоимость доставки.

Решающим фактором для белорусских предприятий, осуществляющих международные грузоперевозки, является стоимость доставки, определяемая по величине фрахтовой ставки. Тем не менее необходимо повышать конкурентоспособность и по другим факторам, в том числе связанным с инновациями. К ним относится выбор наиболее прогрессивной технологии перевозочной работы, например, мультимодальной, смешанной или прямой.

Перевозкой груза в смешанном сообщении называется такое перемещение груза, в котором принимают участие минимум два вида транспорта, при этом подтверждением факта заключения договора перевозки и его содержания, является единый транспортный документ. Оплата за перевозку производится по единой, сквозной тарифной сетке и ответственность за всю транспортировку груза перед грузополучателем несет только одно лицо. Такое лицо называется оператором мультимодальной перевозки, так как такого рода перевозки называются мультимодальными. Оператор мультимодальной перевозки подбирает оптимальные варианты по направлению перевозок, включающие в себя наилучший выбор маршрута движения груза и видов транспорта для достижения удобного и кратчайшего транзитного времени доставки.

Одним из видов перевозки грузов в смешанном сообщении является интермодальная перевозка, т.е. последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице, или в транспортном средстве без перегруза самого груза при смене вида транспорта.

Востребованной на сегодняшний день услугой является перевозка сборных грузов (перевозка малыми партиями, поступающими от нескольких заказчиков). При перевозке малых партий грузов для заказчика особенно важно и финансово выгодно логистическое сопровождение транспортной услуги, включающее в себя наилучший выбор маршрута движения груза, наиболее удачный подбор транспорта, предоставление складских услуг на «перевалочных пунктах», обеспечение всесторонней документальной поддержки и сопровождения на всех этапах перевозки.

В целях повышения конкурентоспособности **железнодорожного транспорта** возможно проведение следующих мероприятий, основанных на внедрении инновационных подходов к организации перевозок:

- изучение конъюнктуры белорусского и международных рынков транспортных услуг и производства продукции с целью привлечения грузов на железнодорожный транспорт;
- проведение систематического комплексного маркетингового анализа результатов работы дороги по перевозкам экспортно-импортных и транзитных грузов за соответствующие периоды по грузоотправителям и экспедиторам, по номенклатурным группам основных грузов, по странам;
- анализ факторов, влияющих на динамику перевозок грузов;
- осуществление комплексного, систематического сбора информации по конкурирующим видам транспорта, в первую очередь по автомобильному;
- систематический анализ грузопотоков, транспортных коридоров, уровня действующих железнодорожных тарифов в соседних странах;
- создание информационно-справочной базы данных по основным грузоперевозчикам (номенклатура грузов, рынки сырья и сбыта, анализ тарифных ставок и предоставляемых скидок);
- обмен информацией с железнодорожными администрациями государств-участников СНГ и стран Балтии о заключенных договорах с экспедиторскими фирмами с целью выполнения сроков доставки грузов и своевременного платежа за оказанные услуги;
- применение гибкой тарифной политики;
- оказание дополнительных услуг грузоотправителям и грузополучателям;
- составление удобных расписаний с учетом регулярности движения поездов;
- планирование количества подвижного состава;
- минимизация простоев подвижного состава;

- формирование рациональной маршрутной сети.

Повышению конкурентоспособности международного железнодорожного транспорта способствует развитие *контейнерных перевозок*. Эта деятельность охватывает все направления: совершенствование технологии перевозочного процесса, повышение эффективности транспортировки контейнеров, вопросы тарифной политики, необходимость инвестиций в подвижной состав и инфраструктуру.

Учитывая мировые тенденции контейнеризации грузов, данное направление является перспективным. Контейнер может иметь различную грузоподъемность и габариты, что удобно в логистике, а также экономит время и финансовые ресурсы. Для каждого вида груза существует специальный контейнер: рефконтейнер или танк-контейнер, есть также универсальные контейнеры для любого вида груза. С использованием контейнеров можно перевозить практически все виды грузов – штучные, сыпучие или жидкие, а также грузы, требующие специальных условий перевозки.

На Белорусской железной дороге имеется современный комплекс по переработке и хранению рефрижераторных контейнеров с поддержанием необходимого температурного режима, установлены электрокозловые краны со спредерами с нижними захватами, что позволяет перегружать косошиблы, автоприцепы и др. Есть возможность приема и выдачи контейнеров с автотранспорта и дальнейшей их перевозки по железной дороге. В связи с этим необходимо проведение работы по интенсификации контейнерных перевозок: организация рекламной кампании в специализированных СМИ, налаживание сотрудничества с перевозчиками других видов транспорта, в том числе зарубежными, модернизация мощностей и организации осуществления контейнерных перевозок, сокращение времени на пересечение государственных границ.

Еще одной инновацией на железнодорожном транспорте является внедрение *технологии прямых ускоренных маршрутных поездов*.

Поезд комбинированного транспорта «Викинг» стартовал в статусе международного транспортного интермодального проекта 6 февраля 2003 года. Поезд следует по маршруту Ильичевск – Киев – Минск – Клайпеда и в обратном направлении. Данный проект направлен на увеличение транзитного потенциала Белорусской железной дороги путем привлечения грузопотоков с альтернативных видов транспорта в рамках международного транспортного коридора № 9 «Север – Юг».

С марта 2002 года Брестский филиал реализовал проект по созданию международного контейнерного поезда «Монгольский вектор». Курсирование по маршруту Западная Европа – Брест – Улан-Батор организовано совместно с партнерами-операторами. На перевозку грузов в составе контейнерного поезда выработана сквозная ставка, что позволяет сократить расходы на транспортировку, кроме того, доставка груза осуществляется в 2,5 раза быстрее, чем морским транспортом [10].

В целях развития торговых связей стран Балтийского региона и Республики Беларусь в апреле 2009 года стартовал новый проект «ZUBR». Курсирование контейнерного поезда по маршруту Рига – Минск – Рига позволит БЖД увеличить грузооборот в сообщении с Латвией и Эстонией, привлечь из этих стран дополнительные потоки грузов.

Внедрение инновационных подходов возможно также в области пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте. В работе [11] отмечается тенденция к усложнению и диверсификации структуры запросов пассажиров. В качестве инновации предлагается введение качественно нового улучшенного сервиса в пассажирских поездах, включающего: заказ кофе в любое время, пользование душем, заказ гостиницы, присутствие библиотечного набора; просмотр видео, ТВ; электронный soft-досуг, доступ к сети Интернет, вагоны повышенной комфортности, мужские и женские купе, «некурящие» вагоны; кнопки регулирования кондиционера, вызова проводника непосредственно из купе; автоматы по продаже напитков в вагоне, умывальники в купе; описание трассы, проезжаемых городов [11, с. 14 – 15].

Конкурентоспособность международного **автомобильного транспорта** во многом определяется структурой парка подвижного состава. Это объясняется тем, что европейские страны, через которые проходят основные маршруты белорусских международных автомобильных перевозчиков, предъявляют высокие требования к техническому состоянию техники. В 2008 году доля автотранспортных средств со сроком эксплуатации менее 3-х лет увеличилась до 33 % по сравнению с 20 % в 2007 году, а количество автомобилей стандартов Евро 3, 4, 5 – до 50 % по сравнению с 35 % в 2007 году, что говорит об улучшении как возрастной, так и экологической структуры подвижного состава. С учетом выведенных из эксплуатации автотранспортных средств парк увеличился на 8,6 % и превысил 9 тысяч единиц [12].

В настоящее время проводится политика стимулирования ввоза только новейшей импортной техники. Запретительные ввозные пошлины не действуют лишь на седельные тягачи, соответствующие требованиям Евро 4 и Евро 5. Данная политика способствует внедрению инноваций в области международных автомобильных перевозок. Однако вследствие высокой стоимости данных транспортных средств и малой доступности кредитов обновление парка происходит недостаточно эффективно. Для решения этой проблемы возможно предоставление для перевозчиков, приобретающих новейшую технику, льготных условий кредитования, лизинга, налогообложения.

Перспективным направлением внедрения новейших технологий на автомобильном транспорте является оснащение автотранспортных средств *системами спутникового контроля и управления*, которые позволяют вести постоянное наблюдение за автомобилем, выбирать оптимальный маршрут, скорость движения, время нахождения водителей за рулем, контролировать состояние подключаемого дополнительного оборудования (топливо, температура, нагрузка на ось), обнаруживать машину при угоне. Вся информация поступает в офис компании в режиме on-line, что позволяет корректировать действия водителя прямо на дороге [13, с. 9]. Использование систем спутникового контроля и управления будет способствовать оптимизации маршрутов движения, что снизит издержки и скорость доставки груза.

Среди важнейших инвестиционных проектов, которые выполнялись в 2008 году в области международных автомобильных перевозок, является *внедрение цифрового тахографа*.

Еще одна приоритетная задача – переход на стандарты европейского уровня в строительстве, капитальном ремонте, содержании дорог, оснащении их инфраструктурой, указателями, разметкой или значительное повышение отечественных стандартов.

Обновление материально-технической базы имеет важное значение и для **авиационного транспорта**. Выполнение мероприятий Государственной программы развития гражданской авиации Республики Беларусь на 2001 – 2005 годы укрепило материально-техническую базу гражданской авиации. За 2001 – 2005 годы на реализацию её мероприятий фактически использовано 100,4 млрд. руб., из которых: 62,7 %, или 63 млрд. руб., составили собственные средства авиаорганизаций; 35,4 %, или 35,5 млрд. руб., – средства республиканского бюджета (из которых 8,1 млрд. руб. – средства инновационного фонда, или 9,3 % всех средств; 6 млрд. руб., или 16,8 %, – бюджетные займы) и 21,4 млрд. руб., или 60,3 %, – бюджетные ассигнования, 1,8 млрд. руб., или 1,8 %, – привлечённые средства; 87,5 млн. руб. – средства местных бюджетов [12].

Для достижения конкурентных преимуществ во внешней торговле услугами воздушного транспорта требуется проведение следующих мероприятий:

- обеспечение конкурентоспособности аэропортовых услуг при транзитных посадках на дозаправку;
- оптимизация численности работающих в соответствии с нормативными документами по обеспечению безопасности полётов;
- мероприятия по обновлению, модернизации и поддержанию основных производственных средств аэропортов;
- привлечение зарубежных авиакомпаний для транзитных технических посадок на дозаправку в областных аэропортах Республики Беларусь, которые по географическому положению являются оптимальными пунктами для зарубежных авиакомпаний, осуществляющих полёты из центрально-азиатских стран в Европу, а также из Ближнего Востока в скандинавские страны.

В Беларуси планируется внедрить безопасные для здоровья установки, которые будут сканировать пассажиров воздушных судов. Планируется внедрить оборудование, когда пассажир, не раздеваясь, заходит в кабину специальной установки, где проводится его досмотр. Причем в этом оборудовании нет рентгеновского излучения, а использованы другие технологии, не оказывающие никакого влияния на организм человека. Подобные установки продемонстрированы российскими коллегами и используются в Российской Федерации.

Заключение. Развитию конкурентных преимуществ во внешней торговле услугами Республики Беларусь на инновационной основе будут способствовать:

- *использование новейших технологий в производстве услуг* (услуг связи, здравоохранения, компьютерных и информационных, строительных, финансовых услуг);
- *использование новейших бизнес-технологий*: создание межкорпоративных технологических альянсов, научно-технологических консорциумов, научно-производственных кластеров, технологических инкубаторов и международных научных объединений, в том числе с участием транснациональных корпораций;
- *наличие развитой инфраструктуры*. При этом особое значение имеют телекоммуникации, автомобильные и железные дороги, аэропорты, электро- и водоснабжение. Инфраструктурные отрасли определяют конкурентоспособность не только сферы услуг, но и экономики в целом;
- *государственное стимулирование внедрения инноваций в предприятия-экспортеры услуг*. К основным методам финансовой поддержки инновационных предприятий сферы услуг Республики Беларусь можно отнести: прямое финансирование (субсидии, займы), налоговые кредиты, предоставление ссуд, дотации, снижение налогов для индивидуального предпринимательства, выделение грантов, соглашения по сотрудничеству, предоставление налоговых каникул и др.

Для создания качественных инновационных продуктов, их эффективного распространения среди потребителей, в том числе и организаций-экспортеров услуг, было бы целесообразно использовать опыт развитых стран по созданию «сообществ носителей знаний», включающих потенциальных потребителей на стадии разработки инноваций в сфере программного обеспечения, здравоохранения и охраны окружающей среды.

Инновации обеспечивают финансовую эффективность и устойчивость экономики не только в быстроразвивающемся секторе высоких технологий, но и во всех сегментах экономики страны.

Одной из наиболее важных отраслей экономики Беларуси, где необходимо применение инновационных методов в управлении, является транспорт. Для международных перевозок эта проблема стоит еще более остро вследствие высокой конкуренции транспортных предприятий на международном рынке. Решающим фактором, определяющим конкурентоспособность белорусских предприятий, осуществляющих международные грузоперевозки, является стоимость доставки. Необходимо также повышать конкурентоспособность и по другим факторам, в том числе связанным с инновациями, а именно:

- предложение логистических услуг в качестве дополнительного направления деятельности белорусских транспортных и транспортно-экспедиционных организаций для более полного удовлетворения потребностей клиентов;

- развитие мультимодальных, контейнерных перевозок, технологии прямых ускоренных маршрутных поездов; обновление парка подвижного состава, оснащение автотранспортных средств системами спутникового контроля и управления;

- привлечение зарубежных авиакомпаний для транзитных технических посадок на дозаправку в областных аэропортах Республики Беларусь.

ЛИТЕРАТУРА

1. Внешняя торговля Республики Беларусь / Нац. статист. комитет Респ. Беларусь. – Минск, 2009.
2. Внешняя торговля Республики Беларусь / Нац. статист. комитет Респ. Беларусь. – Минск, 2007.
3. World trade in commercial services // World Trade Organization [Electronic resource]. – 2008. – Mode of access: http://www.wto.org/english/rese/statis_e/its2008_e/its08_toc_e.htm. – Date of access: 11.12.2008.
4. Государственная программа инновационного развития Республики Беларусь на 2007 – 2010 гг. – Минск: Гос. комитет по науке и технологиям, 2007.
5. Мясникович, М.В. Республика Беларусь на пути к новой экономике / М.В. Мясникович. – Минск: Беларус. навука, 2009.
6. Рогова, Т.В. Организационно-экономические аспекты государственного регулирования инновационной деятельности транснациональных компаний США / Т.В. Рогова. – М., 2007.
7. Доклад о мировых инвестициях. Транснациональные корпорации и инфраструктурный вызов. – Нью-Йорк, Женева: ООН, 2008.
8. Создание условий, способствующих повышению конкурентоспособности и эффективности национальных инновационных систем. – Нью-Йорк, Женева: ООН, 2007.
9. Джарагетти, П.М. Инновации: теоретико-методологические аспекты / П.М. Джарагетти. – М.: ВЭО России, 2007.
10. [Электронный ресурс]. – Минск, 2009. – Режим доступа: <http://www.belint.by/new/new18>. – Дата доступа: 18.10.2009.
11. Голоскоков, В.Н. Инновационная логистика в реформировании и развитии сферы услуг пассажирского железнодорожного транспорта / В.Н. Голоскоков. – Ростов н/Д, 2008.
12. [Электронный ресурс]. – Минск, 2009. – Режим доступа: <http://www.mintrans.by>. – Дата доступа: 06.09.2009.
13. Дедунович, М. Прогресс движется вперед, и мы идем вместе с ним / М. Дедунович // Мир тяжелых моторов. – 2006. – 15 мая.

Поступила 12.03.2010

THE DEVELOPMENT OF COMPETITIVE ADVANTAGES IN FOREIGN SERVICES' TRADE IN BELARUS ON THE INNOVATIVE BASIS

Yu. YAKUBUK

There are considered main factors of competitiveness in service sphere in Belarus in the international market, which based on innovations' implementation. The directions of innovations' development in foreign trade in country services are revealed: usage by manufacture of services of the newest technologies and business technologies, development of cooperation with transnational corporations of services sphere; the development regional horizontal and vertical integration, shown in creation of clusters; the state innovations' stimulation of foreign trade in the services, including financial support of the innovative enterprises in services sphere. Considering dominating value of transport services in services' export in Belarus, the special attention is given to development competitive competitiveness in foreign trade in transport services, including services railway, automobile, an air transportation.