

дели» личности и одновременно источник ее последующего изменения, поскольку в этом процессе молодой человек открывает в себе новые способности, таланты, формирует мотивацию к постоянному их совершенствованию.

Сегодня перед высшей школой стоит двуединая задача обеспечения условий для наиболее полной самореализации личности: 1. создание максимально возможных при данном уровне развития экономики условий для самореализации в физкультурной деятельности; 2. материальное и моральное поощрение студенческой молодежи, информационное обеспечение сложного и противоречивого процесса самореализации личности. На наш взгляд, было бы целесообразным при разработке Государственной программы развития физической культуры и спорте на 2003-2006 г.г. включить следующие предложение: разработать учебно-методические и информационные материалы по проблемам самореализации личности в различных видах физкультурной деятельности.

УДК 336.459

## **ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

**Ивуть Р.Б., Косовский А.А.**

*Белорусский национальный технический университет  
Минск, Беларусь*

При расчете экономической эффективности транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом, на наш взгляд, необходимо применять системный подход, т.е. рассматривать транзитную систему РБ во взаимосвязи с другими системами экспорта транспортных услуг: системой сервиса, предоставляемой услуги сервиса на транзитных магистралях (условно вычленим эту систему из транзитной системы) и системой международных автомобильных перевозок национальными перевозчиками (МАП). При этом под транзитной системой понимается совокупность взаимосвязанных элементов (различные системы контроля (пограничного, таможенного, санитарного и т.д.), дорожная инфраструктура, консульские учреждения РБ и т.д.), обеспечивающих ее функционирование. Также необходимо учитывать системные связи транзитной системы с финансово-кредитной системой РБ и с государственным бюджетом и внебюджетными фондами как связи с макроэкономической средой. При функционировании транзитной системы РБ в режиме увеличе-

ния годовой интенсивности движение транзитных грузовых автотранспортных средств система МАП получает выгоды перелива в виде расширения рынка МАП для национальных перевозчиков (увеличение квот разрешений транзитных и в/из третьих стран). Система сервиса имеет выгоды перелива в виде повышенного спроса на свои услуги; в свою очередь система сервиса оказывает благоприятное влияние на транзитную систему, т.к. удовлетворяет спрос на свои услуги, т.е. делает транзитный коридор более привлекательным для автотранспорта. Основными потребителями услуг, создаваемых системой МАП, транзитной системой РБ и системой сервиса, являются иностранные предприятия и граждане, которые обеспечивают поток валюты в национальную финансово-кредитную систему и уменьшают дефицит платежного баланса страны. В свою очередь система МАП, транзитная система и система сервиса обеспечивает увеличенную сумму налоговых платежей в бюджет, т.к. они создают высокую экспортную стоимость.

При функционировании транзитной системы перевозки груза автомобильным транспортом имеются значительные выгоды перелива для других национальных систем (системы МАП, финансово-кредитной системы РБ и др.). Поэтому расчет экономической эффективности транзитной системы перевозки грузов автомобильным транспортом, на наш взгляд, необходимо производить по методу соотношения выгод и затрат.

Выгоды (прирост национального дохода), полученные от функционирования транзитной системы перевозки грузов автомобильным транспортом  $NR_{тр}$  определяются по следующей формуле:

$$NR_{тр} = NR_{МАП} + NR_{инф} + NR_{серв} + NR_{ВП}, \quad (1)$$

где  $NR_{МАП}$  — доход государства от создания условий национальным перевозчикам для осуществления перевозок грузов по схеме в/из третьих стран — часть национального дохода, полученного системой МАП от осуществление перевозок грузов по схеме в/из третьих стран и переданная государству (обществу) в качестве платы за создание условий национальным перевозчикам для работы их на рынке перевозок в/из третьих стран;  $NR_{инф}$  — годовая доход, полученный за пользование объектами инфраструктуры грузовым транзитным автотранспортом;  $NR_{серв}$  — годовой доход, полученный предприятиями различных форм собственности за представление услуг сервиса на транзитных магистралях;  $NR_{ВП}$  — годовой прирост национального дохода от поступления валюты в страну от транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом.

Затраты общества на обеспечение функционирования транзитной системы  $C_{тр}$  определяются по следующей формуле:

$$C_{тр} = C_{усл} + C_{дор} + C_{движ} + C_{ДТП} + C_{эколог} + C_{серв}, \quad (2)$$

где  $C_{\text{усл}}$  — затраты государства и общества на создание необходимых условий (правового, таможенного, визового обеспечения и т.д.) для обеспечения функционирования транзитной системы для перевозок грузов автомобильным транспортом;  $C_{\text{дор}}$  — затраты дорожной инфраструктуры, связанные с проездом по транзитным магистралям грузового транзитного автомобильного транспорта;  $C_{\text{движ}}$  — затраты, связанные с изменением режима движения на автомагистралях при проезде по ним грузового транзитного транспорта;  $C_{\text{ДТП}}$  — ежегодные затраты от увеличения дорожно-транспортных происшествий, связанные с увеличением интенсивности движения на транзитных автомагистралях в связи с проездом по ним грузового транзитного автомобильного транспорта;  $C_{\text{эколог}}$  — экологические затраты, которые несет общество при проезде через территорию Республики грузового транзитного автотранспорта;  $C_{\text{серв}}$  — годовые затраты ресурсов общества на предоставление транзитному грузовому автомобильному транспорту услуг сервиса.

Разработанная методика позволяет анализировать эффективность функционирования всей системы экспорта транспортных услуг, влияние как каждого структурного элемента системы на эффективность функционирования всей системы, а также производить расчет экономической эффективности транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом. Данные положения необходимы для разработки экономически грамотной национальной политики в сфере экспорта транспортных услуг.

УДК 362.2(487)

## ФОРМИРОВАНИЕ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНОЙ УСЛУГИ

**Коржицкий Д.Л.**

*Белорусский национальный технический университет  
Минск, Беларусь*

Выполнение транспортных услуг в любом государстве является одним из основных секторов экономики, поскольку оказывает влияние на развитие как внешней так и внутренней торговли.

В Республике Беларусь одним из приоритетных направлений экспорта услуг являются транспортные услуги, которые образуют положительное saldo платежного баланса. Автомобильные услуги занимают четвертое место по объему поступлений валютной выручки среди экспорта услуг и третье в экспорте транспортных услуг. Высокая доходность международных перевозок