

УДК 656.96:656.025:004:33.330.3

**РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В ЦЕПОЧКЕ  
СОЗДАНИЯ ДОБАВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ**

THE ROLE OF THE TRANSPORT SYSTEM IN THE CHAIN BASED

**Д. Н. Месник**, канд. экон. наук, доц.,

**Т. В. Пильгун**, канд. техн. наук, доц.,

Белорусский национальный технический университет,  
г. Минск, Беларусь

D. Mesnik, PhD in Economics, Associate Professor,

T. Pilgun, PhD in Technical Sciences, Associate Professor,  
Belarusian national technical University, Minsk, Belarus

*В данной статье рассмотрен механизм взаимодействия предприятий транспортной системы, право собственности которых в цепочках создания добавленной стоимости выступает регулятором распределения ее между участниками производства товаров и процесса оказания транспортно-логистических услуг.*

*This article discusses the mechanism of interaction between enterprises of the transport system, the ownership of which in the chain of the value added is the regulator of the distribution of it between the participants of the production of goods and the process of transport and logistics services.*

*Ключевые слова: услуга, развитие, экономика, транспортная система, инвестиции, инновации, механизм доход, модель, добавленная стоимость.*

*Key words: service, development, economy, transport system, investment, innovation, mechanism, income, model, value added.*

**ВВЕДЕНИЕ**

В странах, вступивших на путь рыночных отношений и принимающих участие в процессах создания добавленной стоимости, транспортная система формирует все более устойчивые связи, где связующим звеном между сферами и видами деятельности, выступает государственное регулирование. Всегда цепочки создания добавленной стоимости рассматривались одним из важнейших объек-

тов исследования и производства товаров, и транспортировки грузов до конечного покупателя. Тем не менее правам собственности как регулятору в механизме взаимодействия предприятий транспортной системы в цепочках создания добавленной стоимости не уделялось должного внимания.

Роль транспортной системы в цепочке создания добавленной стоимости тесно связана с доставкой грузов точно в срок и на условиях, определенных сторонами договорных отношений. Обслуживания предприятиями транспортной системы сводилось к выбору наиболее эффективного варианта поставки грузов до заказчика с привлечением различных видов транспорта. При этом каждое из предприятий соблюдало собственные коммерческие интересы, и не рассматривало своей роли, занимаемой в цепочках создания добавленной стоимости. Такой подход деятельности транспортных предприятий-резидентов Республики Беларусь не мог не отразиться на показателях результативности экономики страны. Доля ВДС транспортной деятельности, складирования, почтовой и курьерской деятельности в ВВП национальной экономики за период 2016–2019 гг. снизилась на 0,82 %, тогда как доля числа занятых данного вида экономической деятельности в экономике выросло на 0,02 %, а рентабельность продаж – сократилась на 1,8 %.

Сегодня не только транспортные предприятия, но и объединения предприятий в системы транспортно-логистического обслуживания берут на себя выполнение функций, предшествующих транспортированию или завершающий его, освобождая грузовладельцев от функций сбыта и/или распределения, связанных с упаковыванием, складированием, оформлением сопроводительных документов и т. п.

Ведущая роль транспортных предприятий определяется не только выбором маршрутов движения транспортных средств с грузом, но и, выступая источниками управления финансовыми, информационными потоками, эти предприятия сохраняют контроль за созданием добавленной стоимости на каждом этапе транспортно-логистического процесса. Это позволяет им часть функций передать другим предприятиям, которые участвуют в транспортно-логистическом процессе. Здесь для них не важно, эти другие предприятия будут иностранными предприятиями или это будут филиалы, работающие на территории иностранных государств от имени

ведущих предприятия-резидентов страны частной либо государственной форм собственности.

## МЕХАНИЗМ ЦЕПОЧЕК СОЗДАНИЯ ДОБАВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ И ЕЕ ЭТАПЫ

Исследование цепочек создания добавленной стоимости, где участвуют и отечественные, и иностранные предприятия, предусматривает выделение таких этапов, как поставок, производства, реализации и распределения.

На этапе поставок внимание сосредоточено на прохождении товарами (услугами) через различные стадии создания стоимости. Поскольку эта созданная стоимость в дальнейшем учитывается на этапе производственных цепочек, то здесь требуется контроль за доступом к ключевым ресурсам. Это позволяет задействовать механизмы, сдерживающие необоснованный рост добавленной стоимости, оседающей в экономике стран, на которые работают предприятия обладающие правами собственности на ресурсы и на продукты интеллектуальной собственности. В связи с этим транспортным предприятиям следует выступать ведущими предприятиями, контролирующими всю цепочку создания добавленной стоимости на каждой из этих стадий.

Производственные цепочки зарождаются с производством товаров и обрываются после завершения производства товаров. По сути производственные цепочки отражают организацию предприятием своей сети поставщиков для производства данного товара. Контроль ведущим предприятием тесно связан со схемами организации производственного процесса.

Цепочки создания стоимости в большей степени охватывают этап поставок и маркетинга, в то время как производственные цепочки завершаются непосредственно перед этапами реализации и распределения. При этом налаживание связей, координационной работы между предприятиями, поставщиками, покупателями возможно только благодаря потокам информации, где особую роль играют технологии, управление знаниями и обмен интеллектуальной собственностью.

Все более глубокое разделение труда, детально-функциональная фрагментация производства, поставок и создания добавленной сто-

имости в едином процессе оказания транспортно-логистических услуг во многом связана с тем, что цель каждого из предприятий состоит в сосредоточении на своих ключевых функциях и конкурентных преимуществах.

Рассмотрение различных подходов организации транспортно-логистических процессов, то ли при самостоятельном выполнении функций предприятиями, то ли при передаче части функций другим участникам, или вовсе организация работы на условиях аутсорсинга, офшоринга, иншоринга, так или иначе сводится к выделению следующих составных звеньев: сложность информации и знаний, требуемых для осуществления операций (специфика оказания услуг перевозки); степень возможного упрощения этой сложности посредством кодификации; способность участников единого транспортно-логистического процесса выполнять требования покупателей.

В зависимости от оценок достоверности роли этих звеньев между участниками цепочки создания стоимости могут возникать разные виды деловых связей. Эти деловые связи могут выходить за рамки традиционных договорных взаимоотношений, или «рыночных», и «иерархических» отношений, то есть прямого владения информацией, знаниями, технологиями. В связи с чем, предлагаются разные формы управления, начиная от слабого контроля за этапами создания добавленной стоимости предприятиями транспортной системы, и завершая полным контролем за единым процессом оказания транспортно-логистических услуг. Примером таких отношений может выступить модель управления «каптивным» производством, предусматривающая условия производства услуг на договорной основе для одного ведущего предприятия, и возможности загрузить свои производственные мощности всем участникам единого процесса оказания транспортно-логистических услуг лишь благодаря ее заказам. При этом ведущее предприятие имеет такой же контроль, что и предприятие, которое произвело прямые инвестиции в создание подчиненных ему предприятий.

На условном примере механизм цепочек создания добавленной стоимости выглядит следующим образом. Транспортно-логистическое предприятие имеет свой головной офис в стране А, где оно классифицируется по подразделу МСОК 49-53: транспорт и складское хозяйство, оказывает услуги автомобилестроительному

предприятию. Автомобилестроительное предприятие также имеет свой головной офис в стране А, где компания классифицируется по подразделу МСОК 29: производство автомобилей, прицепов и полуприцепов. Эти детали поставляются в страну В, где готовая продукция собирается иностранным предприятием (и также отнесено к МСОК 29). Головной офис в стране А покупает и другие детали, необходимые для производства конечного продукта, причем покупает у компаний, которые не входят в состав автомобилестроительного предприятия, то есть покупает в третьих странах (страна С). Эти другие детали направляются напрямую в зарубежный филиал в стране В. Готовые изделия не экспортируются обратно в страну А. В этом процессе формирования цепочек создания добавленной стоимости, головной офис в стране А считает себя владельцем используемых ресурсов и продукта интеллектуальной собственности до момента продажи конечного продукта (рисунок 1).

В статистике внешней торговли страны А стоимость экспортируемых деталей регистрируется без учета платы за обработку и по более низкой стоимости, чем готовая продукция. В торговую статистику страны А не включается в качестве импорта ни стоимость других используемых при обработке деталей, ввозимых из третьих стран, ни стоимость обработки. Тем не менее, на готовую продукцию выставляется счет-фактура из страны А, а полная стоимость готовой продукции включается в экономический обзор как объем производства автомобилей. С этого момента продолжается цепочка создания добавленной стоимости процесса транспортно-логистических услуг, стоимость которых для страны А учитывается большей долей как импорт и меньшей долей как экспорт услуг, выполняемых ведущими транспортными предприятиями страны.

Полная стоимость готовой продукции конечному заказчику включает в себя прибыль, связанную с управлением, проектированием и научно-исследовательскими и опытно-конструкторскими разработками, проводимыми в стране А, стоимость обработки деталей, импортируемых из третьих стран, и здесь же учитывается стоимость транспортно-логистических услуг этапа поставок. Тогда как стоимость транспортно-логистических услуг этапа реализации страны А скорректирована в сторону объема экспорта транспортно-логистических услуг страны А.

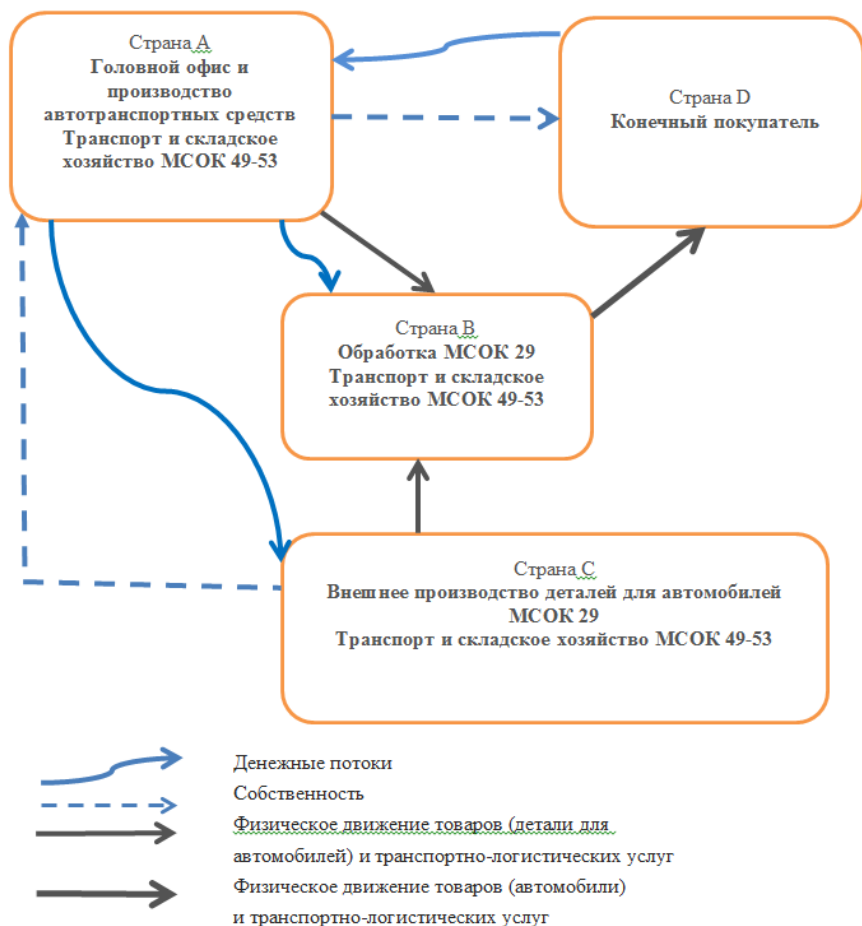


Рисунок 1 – Движение потоков в цепочке создания добавленной стоимости

Использование такого метода приводит к появлению расхождения между объемом выпуска продукции и промежуточного потребления и объемом экспорта и импорта. Поскольку в статистике внешней торговли переход права собственности на товары не используется в качестве принципа сбора данных, то национальному статистическому институту в стране А необходимо связываться с предприятием для получения данных о стоимости переработки

в стране В, стоимости других деталей, импортированных из третьих стран в страну В по отдельности, стоимости транспортно-логистических услуг. Поэтому показатели внешней торговли и промежуточного потребления могут быть скорректированы таким образом, чтобы экспорт страны А отражал объем реализации за рубежом полностью собранных транспортных средств. В объем импорта и промежуточного потребления страны А включается стоимость услуг по обработке и стоимость других деталей автотранспортных средств, приобретенных в стране С, стоимость транспортно-логистических услуг.

На данном условном примере указан механизм экономического воздействия между ведущим предприятием и участниками этапов поставки, производства, реализации цепочек создания добавленной стоимости, которые не обязательно связаны с прямыми инвестициями. Тот же участник может находиться или не находиться в собственности ведущего предприятия. А права собственности на материалы, интеллектуальную собственность и продукцию могут считаться принадлежащими как ведущему предприятию, так и участнику.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Определение прав собственности на вводимые ресурсы, продукцию и интеллектуальную собственность важно для того, чтобы определить каким образом следует регистрировать международные торговые потоки, связанные с созданием цепочек добавленной стоимости с результатом синергетического эффекта для отечественного производителя.

В цепочках создания стоимости рассматриваются процессы не только производства, но и распределения вновь созданной добавленной стоимости, изучаются возможные варианты их пролегания через те или иные страны, рассредоточенные по разным континентам, проходя последовательность связанных между собой рынков.

Исследованием отмечено, что наибольшая доля созданной добавленной стоимости приходится на этапы поставок и производства. В связи с этим необходимо активизировать механизмы перераспределения в цепочке добавленной стоимости в сторону увеличения доли на этап реализации, где оказание транспортно-логистических услуг осу-

ществляется предприятиями резидентами страны, их филиалами, созданными на территории иностранных государств.

Выбор транспортных средств, маршрутов передвижения и транспортирования грузов важно с учетом не только экономической эффективности предприятий, задействованных в цепочках создания добавленной стоимости, но и достижением результативности для экономики страны, резидентами которой выступают предприятия транспортной системы.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Reliable transport infrastructure [Электронный ресурс] // Sustainable, safe and digital: perspectives for a human-centered mobility system. – Режим доступа: <https://www.ait.ac.at/fileadmin/mc/mobility/Center/Perspectives.pdf>. – Дата доступа: 11.12.2019.

2. Отчет о промышленном развитии – 2018. Спрос на продукцию обрабатывающей промышленности: фактор всеохватывающего и устойчивого промышленного развития [Электронный ресурс] // Организация объединенных наций по промышленному развитию. – Режим доступа : [https://www.unido.org/sites/default/files/2018-14/EBOOK\\_IDR](https://www.unido.org/sites/default/files/2018-14/EBOOK_IDR). – Дата доступа: 23.10.2019.

3. Четвертая промышленная революция – реорганизация инновационной политики в интересах обеспечения устойчивого и инклюзивного роста [Электронный ресурс] // Европейская экономическая комиссия. Комитет по инновационной деятельности, конкурентоспособности и государственно-частным партнерствам. Тринадцатая сессия Женева, 25–27 марта 2019 года. – Режим доступа: [unesco.org/trans/transweb.html](https://unesco.org/trans/transweb.html). – Дата доступа: 22.12.2019.

Представлено 19.04.2021