

УДК 656.331:339.5

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ СФЕРЫ
МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ**

Инж. ДОВНАР В. И.¹⁾, канд. экон. наук, доц. КОСОВСКИЙ А. А.²⁾

¹⁾БелНИИТ «Транстехника»,

²⁾Белорусский национальный технический университет

Функционирование отечественной сферы международных автоперевозок грузов организационно связано разрешительной системой. Так, государства, включенные в экономические отношения, связанные с данной сферой, могут получать экономические эффекты, реализуемые в следующих формах:

1) возможности обеспечения при помощи автомобильного транспорта экспорта и импорта товаров с низким уровнем логистических издержек;

2) реализации товаров и услуг для сферы международных автомобильных перевозок;

3) реализации услуг коммуникаций автомобильного транспорта данной страны;

4) реализации международных автотранспортных услуг, производимых перевозчиками данного государства.

От приоритетности данных эффектов для каждого государства зависит его стратегия в сфере международных автоперевозок грузов. Так, страны Западной Европы, производя автомобили для международных автоперевозок, считают приоритетными для себя эффекты 1 и 2. Поэтому их рынки международных перевозок с учетом условий обеспечения безопасности открыты для перевозчиков третьих стран, имеющих дешевую рабочую силу, так как создают дополнительное предложение международных автотранспортных услуг, что приводит к условиям ценообразования на данных рынках, близким к конкурентам. Так как условия инвестирования в подвижной состав с участием западноевропейских лизинговых компаний выгоднее таких же условий в восточноевропей-

ских странах и, учитывая тот факт, что автотранспортные средства для международных перевозок западноевропейских производителей являются единственно экономически эффективными, большая часть основного капитала, функционирующего в этой среде, имеет западноевропейское происхождение. Соответственно и плата за его использование поступает в экономику западноевропейских стран.

Исходным же пунктом анализа сущности трансформации выгодного месторасположения республики для международных автотранспортных потоков в выгоды для национальных перевозчиков является то обстоятельство, что на современном этапе развития экономик восточноевропейских государств их экономически активное население считает для себя привлекательным приложением усилий в сфере оказания международных автотранспортных услуг. Так, в процессе исследования выявлено, что у стран, находящихся на примерно одинаковой с Республикой Беларусь ступени социально-экономического развития, наблюдается значительный рост показателя удельной оснащенности ПС для международных автоперевозок грузов.

При этом одним из факторов, способствующих данной тенденции, являются значительные усилия органов государственной власти восточноевропейских стран (России, Литвы и др.) по стимулированию развития национального производства международных автотранспортных услуг. Поэтому, учитывая собственные интересы, органы государственной власти данных стран защищают свои национальные рынки международных автопе-

ревозок грузов, используя инструменты разрешительной системы.

Таким образом, восточноевропейские страны в сфере международных автоперевозок приоритетным для себя считают эффект от реализации международных автотранспортных услуг, оказываемых национальными перевозчиками.

Следствием защиты всеми восточноевропейскими странами своих внутренних рынков международных перевозок грузов (учитывая, что производство международных автотранспортных услуг капиталоемко) является то, что на отдельных направлениях (маршрутах) спрос будет превышать предложение и соответственно равновесные ставки фрахта будут выше ставок фрахта регионального рынка при условии свободной международной конкуренции. Поэтому каждое направление будет иметь свою прибыльность у перевозчика. Однако для количественной оценки прибыльности каждого направления (сегмента рынка по географическому признаку) необходимо сделать следующие замечания.

Основная часть международных потоков грузов, кратчайшие из которых проходят через нашу республику, осуществляется в направлении Запад – Восток. В исследовании выявлено, что международные автоперевозки являются экономически эффективными при достаточно высокой удельной стоимости груза (более 1700 дол./т). Поскольку страны Западной Европы в промышленном отношении являются развитыми, а Восточной Европы (и прежде всего, Беларусь и Россия) – развивающимися, то в настоящее время наблюдается дисбаланс грузов, обладающих вышеприведенным свойством и предъявленных к перевозке из стран Западной Европы в Восточную, и объема грузов, предъявляемого к международной перевозке в обратном направлении. С экономической точки зрения ставка фрахта в прямом направлении (перевозка из стран Западной Европы в Восточную) должна покрывать издержки при движении автотранспортных средств в обратном направлении и обеспечивать необходимую норму прибыли.

Например, средняя ставка фрахта при перевозке груза из Германии в Москву (прямое направление) составляет 3100 евро, а из Москвы в Германию (обратное направление) – лишь 1100 евро. Для обозначения существующего положения практики используют термины прямое (импортное) и обратное (экспортное) направления.

Поэтому поездка в обратном направлении не имеет самостоятельного значения, а является вспомогательной для прямой, и смысл говорить лишь об экономической эффективности кругорейса (совокупность прямой и обратной поездок). Критерием же эффективности для перевозчика кругорейса может выступать лишь величина прибыли, отнесенная к единице времени (авт.-дн.) эксплуатации ПС на данном кругорейсе (норма прибыли).

Проведенное авторами исследование подтвердило, что каждый маршрут (направление) имеет для перевозчика свою, значительно отличную от других норму прибыли. Следовательно, экономической сущностью трансформации выгодного месторасположения республики для международных автотранспортных потоков в выгоды для национальных перевозчиков является возможность реализации их услуг на высокорентабельных рынках международных автоперевозок других (третьих) стран. При этом в роли трансформатора выступает разрешительная система. Поэтому разрешения, дающие право на реализацию автотранспортных услуг на различных направлениях (маршрутах), для перевозчика обладают различной ценностью.

Таким образом, если имеется фонд иностранных разрешений \bar{n} , предоставленный на определенный период времени, и известен объем транспортной работы W , а также учитывая, что каждый перевозчик стремится к максимизации прибыли, можно определить, каким образом будет распределен данный объем между различными маршрутами перевозок, используя правило: сначала из фонда разрешений будут выбираться разрешения, необходимые для выполнения маршрутов с наибольшей прибыльностью, затем с чуть меньшей, после с еще чуть меньшей и т. д. Используя данный алгоритм, можно также определить предельный доход от реализации W -й (последней) единицы транспортной работы $P(\bar{n}, W)$, если имеется определенный фонд иностранных разрешений \bar{n} :

$$P(\bar{n}, W) = \min\{P_k \mid W_k \neq 0\}, \quad k \in K, \quad (1)$$

где K – множество всех рассматриваемых кругорейсов; P_k – средняя ставка фрахта на k -м кругорейсе, евро; W_k – средняя продолжительность выполнения k -го кругорейса, дни.

Наполнение национального фонда иностранных разрешений производится ежегодно на

основе двусторонних переговоров Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь с транспортным ведомством иностранного государства с последующим обменом определенным контингентом разрешений. Анализ обмена разрешений республики с восточноевропейскими и азиатскими государствами, начиная с 2000 г., позволил выявить следующие моменты:

- группа разрешений с льготой по уплате дорожных сборов обменивается только на эквивалентную по количеству группу с данным свойством, т. е. обменивается только на паритетной основе. При этом структура данных групп (количество разрешений различных видов – въезд/выезд, транзит, в/из третьих стран) может и не совпадать. Количество же разрешений в группе определяется минимальной потребностью одного из государств;

- разрешения, предоставляющие право на выполнение перевозки по схеме в/из третьих стран, без льготы по уплате дорожных сборов, обмениваются также только на паритетной основе. Количество обмениваемых разрешений данного вида также определяется минимальной потребностью одной из сторон;

- наибольшее количество поездок белорусские перевозчики осуществляют по территории России (RUS), Польши (PL), Германии (D), Литвы (L), Украины (UA).

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод: количество разрешений, необходимых для реализации белорусскими перевозчиками автотранспортных услуг на международных рынках, напрямую зависит от количества поездок иностранных перевозчиков по территории нашего государства и, в первую очередь, транзитных. Последнее же зависит от привлекательности нашего государства для международных автотранспортных потоков.

Таким образом, выгоды и издержки (затраты) от оказания услуг автотранспортным комплексом Республики Беларусь при международных грузоперевозках для отечественной экономики ограничиваются национальной сферой международных автоперевозок грузов. Поэтому применение термина национальной сферы международных автоперевозок грузов объясняется общим семантическим смыслом понятия сферы как области, предела распространения чего-нибудь [1]. В данном смысле национальная сфера международных автопере-

возок грузов – предел распространения рассматриваемых выгод и затрат. Следовательно, для цели государственного управления экономикой республики национальная сфера международных автоперевозок грузов должна рассматриваться как нечто целостное, имеющее единую цель, органически вписывающаяся в цель функционирования национальной экономики – устойчивое инновационное развитие экономики.

В сфере международных автоперевозок грузов при оказании услуг национальным автотранспортным комплексом Республика Беларусь обладает следующими сравнительными преимуществами относительно других стран Восточно-Европейского региона:

- выгодным месторасположением республики для международных автотранспортных потоков;

- развитой дорожной инфраструктурой и, прежде всего, инфраструктурой МТК № 2 и № 9, проходящих по территории республики;

- высококвалифицированным дешевым трудом. Данное сравнительное преимущество является причиной выезда белорусских водителей-международников на работу в автотранспортные компании сопредельных стран – Польши, Литвы, России [2].

Как видим, вышеприведенные сравнительные преимущества имеют как географическую, так и экономическую природу. Поэтому можно сказать, что в сфере международных автоперевозок грузов наша республика обладает геоэкономическими преимуществами.

Проведенный в исследовании анализ выявил, что национальная подсистема оказания международных автотранспортных услуг отечественными перевозчиками и национальная подсистема сервиса являются отраслями с доминированием частного капитала, тяготеющими к рыночной структуре чистой конкуренции. Поэтому основным мотивом деятельности их предприятий в долгосрочном плане является максимизация прибыли в условиях конкурентной борьбы за экономические ресурсы. Если же рассматривать всю подсистему как совокупность существующих и потенциальных предприятий, то предложенную им единицу некоторого экономического ресурса приобретет то из них, которое будет иметь от его использования наибольший предельный продукт, так как сможет предложить за

данный ресурс его собственнику наибольшую цену. Поэтому распределение экономических ресурсов между предприятиями рассматриваемых подсистем является детерминированным, т. е. любое количество экономического ресурса

будет распределяться между предприятиями вполне определенным образом.

Исходя из сказанного выше, национальная сфера международных автоперевозок грузов функционирует следующим образом (рис. 1).

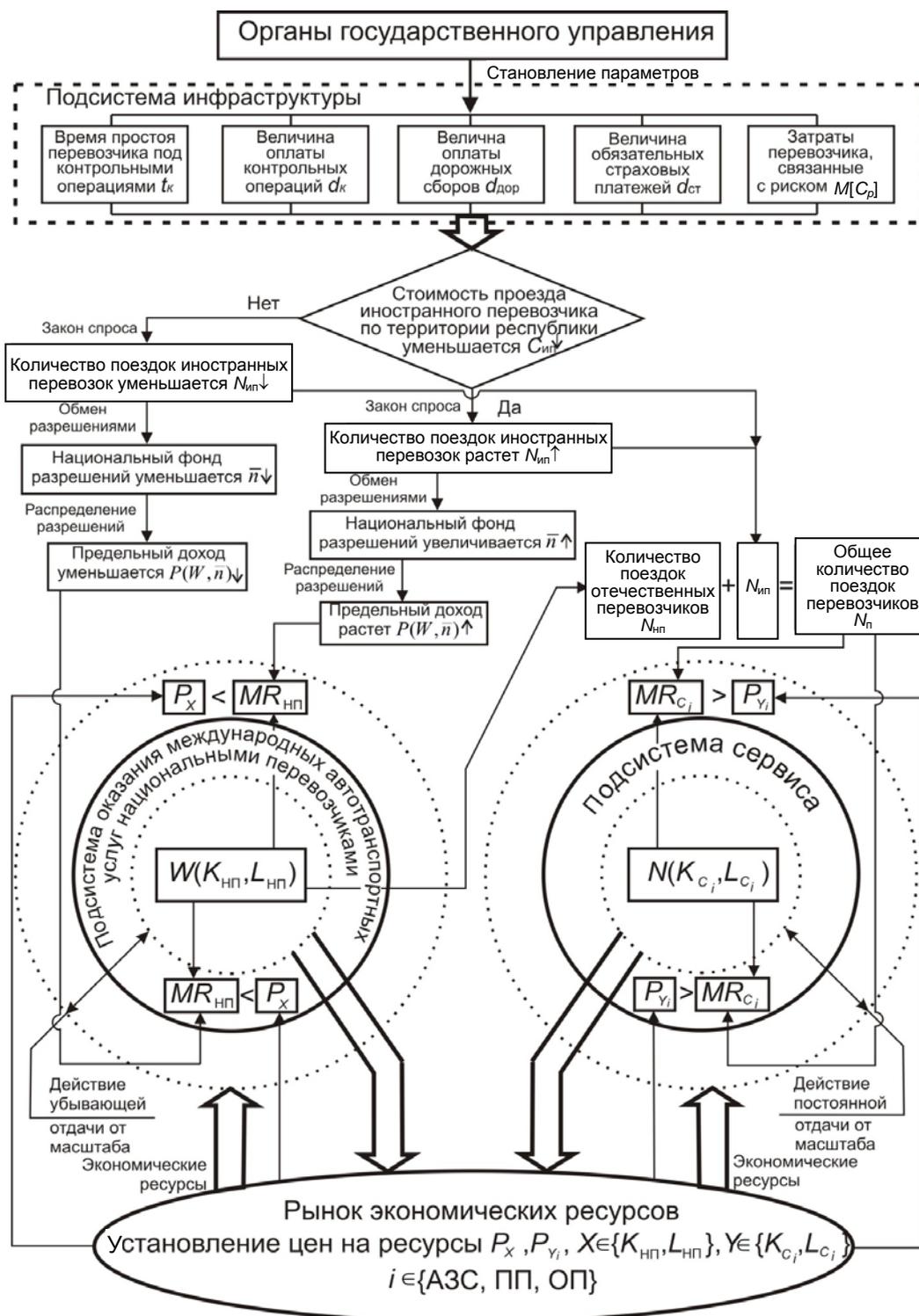


Рис. 1. Экономическая модель функционирования отечественной сферы международных автоперевозок грузов

Органы государственного управления республики устанавливают параметры функционирования национальной подсистемы инфраструктуры – среднее время простоя перевозчика в связи с контрольными операциями, величину оплаты перевозчиком контрольных операций, величину дорожных сборов, а также другие параметры, влияющие на величину математического ожидания затрат при проезде по территории республики. Данные параметры влияют на «цену» потребления услуг национальных коммуникаций иностранным перевозчиком, в результате чего по исследованному авторами закону спроса будет изменяться количество поездок иностранных перевозчиков по территории нашей республики. При уменьшении «цены» спрос на услуги национальных коммуникаций будет возрастать, что при обмене разрешениями на принципе паритета выгод будет способствовать получению нашей республикой дополнительного количества дефицитных разрешений иностранных государств. Последнее же при распределении данных разрешений среди отечественных перевозчиков при прочих равных условиях приведет к росту предельного дохода от реализации последней единицы транспортной работы подсистемы оказания международных автотранспортных услуг национальными перевозчиками, что увеличит предельную производительность последних единиц экономических ресурсов (капитала и труда), используемых данной подсистемой.

В исследовании использованы положения теории предельной производительности, согласно которым на рынке чистой конкуренции каждая фирма будет привлекать в сферу своей деятельности экономические ресурсы и соответственно наращивать объем производства до тех пор, пока предельный продукт в денежном выражении (MRP) для каждого вида экономического ресурса будет выше цены приобретения единицы данного ресурса на рынке (P): $MRP > P$. Максимизация же прибыли фирмы будет достигаться при равенстве данного соотношения для каждого экономического ресурса ($MRP = P$), что определяет также равновесный объем производства фирмы. Использование же данных принципов на уровне отрасли с чистой конкуренцией приводит к тому, что (как указывалось ранее) распределение экономических

ресурсов между предприятиями ее составляющими будет детерминированным, а единицу некоторого экономического ресурса приобретет то из них, которое будет иметь от его использования наибольший прирост прибыли. Поэтому использование данного принципа на уровне отрасли приводит к максимизации прибыли во всей отрасли, т. е. невозможно перераспределить привлекаемые экономические ресурсы между предприятиями отрасли другим образом, чтобы совокупная прибыль была большей. Отрасль же будет потреблять экономические ресурсы и соответственно наращивать объем производства до тех пор, пока находится хотя бы одно предприятие, у которого предельный продукт в денежном выражении для некоторого вида экономического ресурса будет выше цены приобретения единицы данного ресурса на рынке: $MRP > P$.

Поэтому увеличение предельной производительности используемых подсистемой оказания международных автотранспортных услуг национальными перевозчиками последних единиц экономических ресурсов приведет к привлечению ее предприятиями новых единиц экономических ресурсов посредством внутреннего рынка ресурсов и соответственно к увеличению объема оказания услуг данной подсистемой, т. е. к ее «расширению». Следовательно, при постоянстве средней длины поездки отечественных перевозчиков количество их поездок по территории республики будет возрастать, что в совокупности с увеличением количества поездок иностранных перевозчиков приведет к значительному увеличению спроса на услуги отечественных объектов придорожного сервиса. Последнее же будет приводить к росту цен на их услуги и соответственно к увеличению производительности в денежном выражении экономических ресурсов подсистемы сервиса, что вызовет приток экономических ресурсов в данную подсистему и рост объемов оказываемых услуг объектами придорожного сервиса, т. е. сама подсистема сервиса также будет «расширяться». «Расширение» же как подсистемы сервиса, так и подсистемы оказания международных автотранспортных услуг национальными перевозчиками будет осуществляться до приведения их в состояние равновесия, т. е. до достижения такого состояния, при

котором предельная производительность в денежном выражении от всех применяемых экономических ресурсов по каждому предприятию подсистем сравнивается (или будет немного больше в связи с дискретностью предельного продукта) с внутриреспубликанской ценой каждого вида экономического ресурса на рынке. При установлении органами государственного управления таких параметров функционирования подсистемы инфраструктуры, при которых стоимость потребления услуг национальных коммуникаций иностранными перевозчиками будет возрастать, все рассмотренные выше причинно-следственные связи будут иметь противоположное направление действия, в результате чего подсистемы оказания международных автотранспортных услуг национальными перевозчиками и сервиса будут «сжиматься».

Разработанная экономическая модель функционирования отечественной сферы международных автоперевозок грузов позволяет вскрыть глубинную сущность происходящих в ней экономических процессов.

ВЫВОД

Создание привлекательных условий проезда иностранных перевозчиков по территории республики за счет ренты в стоимости оказываемых услуг отечественными автотранспортными предприятиями и объектами придорожного сервиса способствует увеличению экспорта услуг автотранспортным комплексом путем обеспечения государством благоприятных условий деятельности субъектам данного комплекса и роста количества поездок иностранных перевозчиков по территории нашей республики.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Ожегов, С. И.** Словарь русского языка: ок. 57000 слов / С. И. Ожегов; под ред. Н. Ю. Шведовой. – 18-е изд. – М.: Рус. яз., 1986. – 797 с.
2. **Лаптенко, А.** Выдержит ли транспорт нагрузку реформ / А. Лаптенко // Автоперевозчик. – 2007. – № 6. – С. 29–37.

Поступила 10.09.2012