by Universidad Francisko Marroquin, September, or [www. econ.nyu.edu/user/boettke/calculate.htm Электронный ресурс. Режим доступа свободный].

7. **Horwitz, S.** Monetary calculation and Mises's Critique of Planning / S. Horwitz. – History of Political Economy. – V. 30.

8. **Мизес, Л.** Человеческое действие: трактат по экономической теории / Л. Мизес. – Челябинск: Социум, 2005.

9. **Хайек, Ф. А. фон.** Дорога к рабству / Ф. А. Хайек фон. – М., 1992.

10. **Менгер, К.** Основания политической экономии / К. Менгер // Австрийская школа в политической экономии. – М.: Прогресс, 1984.

11. **Хайек, Ф. А. фон.** Экономический расчет при социализме (I): характер и история проблемы / Ф. А. Хайек фон // Индивидуализм и экономический порядок. – М.: Изограф, 2000.

12. **Мизес, Л.** Социализм: экономический и социологический анализ / Л. Мизес. – М.: Catallaxy, 1994.

13. **Ленин, В. И.** Замечания на первый проект программы Плеханова / В. И. Ленин // Полн. собр. соч. – Т. 6. – С. 199.

14. **Богомазов, Г. Г.** Формирование основ социалистического хозяйственного механизма в СССР в 20–30-е годы / Г. Г. Богомазов. – Ленинград: Изд-во ЛГУ, 1983.

15. **Малафеев, А. Н.** История ценообразования в СССР (1917–1963) / А. Н. Малафеев. – М.: Мысль, 1964.

16. **КПСС** в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. – М., 1953. – Ч. 1.

17. **Известия** ВЦИК. – 1920 – 20 июня.

18. **Taylor, Fred M.** The Guidance of Production in a Socialist State / Fred M. Taylor // American Economic Review. – 19 (March 1929).

19. **Dickinson, H. D.** Price Formation in a Socialist Community / H. D. Dickinson. – Economic Journal. – 43. – № 170 (June). – P. 237–250.

20. **Hayek, F. A. von.** Collectivist Economic Planning: Critical Studies On the Possibility of Socialism / F. A. Hayek. – London: George Routledge & Sons.

21. **Хайек, Ф. А. фон.** Экономический расчет при социализме (II): состояние дискуссии / Ф. А. Хайек фон // Индивидуализм и экономический порядок. – М.: Изограф, 2000.

22. **Dobb, M.** Economic Theory and the Problem of Socialist Economy / M. Dobb // Economic Journal, 43. – № 172 (December). – P. 588–598.

23. **Dickinson, H. D.** Economics of Socialism / H. D. Dickinson. – Oxford.

24. **Хайек, Ф. А. фон.** Экономическая теория и знание / Хайек, Ф. А. фон // Индивидуализм и экономический порядок. – М.: Изограф, 2000.

25. **Хайек, Ф. А. фон.** Использование знания в обществе / Хайек, Ф. А. фон // Индивидуализм и экономический порядок. – М.: Изограф, 2000.

26. **Vaughn, Karen I.** The socialist calculation debate / Karen I. Vaughn // The Elgar Companion to Austrian Economics. – 1996. – Ed. by P. Boettke. – P. 478–484.

27. **Kirzner, I.** The Economic Calculation Debate: Lessons for Austrians / I. Kirzner // Review of Austrian Economics. – 2. – P. 1–18.

28. **Rothbard, Murray.** The End of Socialism and Calculation Debate: Revisited // Murray Rothbard // Review of Austrian Economics, 5. – № 2. – P. 51–76.

29. **Block, W.** Internal vs. external explanations: a new perspective on the history of economic thought [Electronic resourse] / W. Block, C. Westley, A. Padila // Mode of access: http://www. mises.org/journals/scholar/block14.pdf

Поступила 20.10.2007

УДК 658.7

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА И МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Аспиранты ЦАРЕНКОВА И. М., ШАБАН САЛЕХ АЛЬ-САРКОЛ,
канд. экон. наук КИСЕЛЬ Т. Р.

Белорусский национальный технический университет

Экономические реформы, проводимые в стране, стали серьезным импульсом для развития дорожного строительства. За последние 15 лет протяженность автомобильных дорог Республики Беларусь выросла в 1,7 раза. По прогнозным оценкам, численность транспортных средств к 2015 г. составит около 4 млн автомобилей [1]. Постоянно увеличивается доля тяжелых и крупногабаритных транспортных средств с нагрузкой на одиночную ось более 10 т. Так

как на восстановление дорожной одежды от пропуска тяжелых и крупногабаритных транспортных средств (ТКТС) дорожная отрасль несет значительные затраты, для сохранения сети вводятся весенние и летние ограничения по осевым нагрузкам, в том числе по международным транспортным коридорам. Это влечет за собой неудобства для перевозчиков. Увеличивается время доставки груза из-за вынужденного простоя в дневное время. Возрастает риск ДТП из-за движения в ночное время. Автотранспортное предприятие несет дополнительные затраты, связанные с командировочными расходами. Длительные простои приводят к порче груза, снижению его качества. Перевозчики стараются избегать таких условий, что, в свою очередь, отрицательно сказывается на финансовых поступлениях в дорожный фонд. Поэтому на современном этапе наиболее важным для развития дорожного хозяйства страны являются интеграция автомобильных дорог в международную сеть дорог и модернизация участков на направлениях международных транспортных коридоров с целью привлечения иностранных потребителей.

Особая роль в становлении и развитии рыночной экономики принадлежит грузовому транспорту. С его помощью осуществляется перемещение товаров, что является необходимым условием развития и расширения процесса производства. Данный вид перевозок осуществляют перевозчики более 50 государств. Сектор международных автомобильных транспортных услуг республики обеспечивает около 40000 рабочих мест, т. е. надежно гарантирует работу десяткам тысяч граждан республики. Начиная с 2001 г., объемы валютных поступлений от экспорта транспортных услуг грузовым автомобильным транспортом превысили аналогичный показатель железнодорожного транспорта. Однако в 2005 г. эти показатели снова сравнялись (рис. 1). Это связано со снижением доли услуг грузового автомобильного транспорта в экспорте транспортных услуг с 14,7 % в 2004 г. до 13,3 % в 2005 г., вызванным наращиванием опережающими темпами объемов поступлений по экспорту услуг грузового железнодорожного транспорта [2].

В связи с этим нами проведен анализ ситуации, сложившейся на рынке международных автомобильных перевозок грузов.

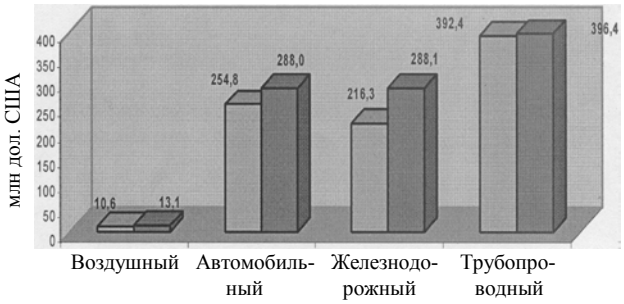

Рис. 1. Валютные поступления в Республику Беларусь по экспорту услуг грузового транспорта: □ – 2004; ■ – 2005

Основными регионами по количеству зарегистрированных автотранспортных средств, работающих на международных грузоперевозках, являются Минск и Минская область – 50 %, Брестская область – 19 %, Гродненская область – 17 %, (рис. 2) [2].

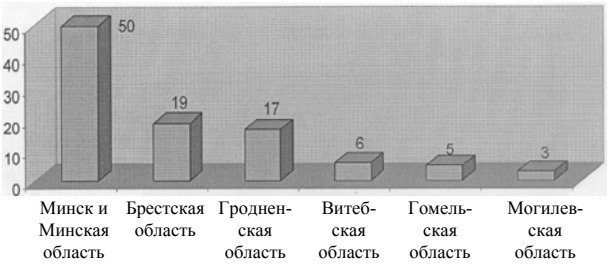

Рис. 2. Распределение автотранспортных средств, используемых на международных перевозках грузов, по регионам Беларуси

Интересно сравнение данной структуры (рис. 2) со структурой поступлений средств в дорожный фонд (рис. 3). Области, являющиеся основными регионами по количеству зарегистрированных субъектов хозяйствования, имеющих допуск к процедуре МДП, меньше других отчисляют средств в дорожные фонды. По данным экспертов, в период до 2015 г. объемы перевозок автомобильным транспортом в Европе возрастут на 40 %. Поэтому растущие объемы можно использовать для увеличения доли белорусского автомобильного транспорта на европейском рынке транспортных услуг. Общая сумма полученной выручки от эксплуатации автомобилей в 2005 г. составила 850,9 млрд руб., уплаченных в бюджет налогов и неналоговых платежей – 116,8 млрд руб. [2].

Дорожный фонд формируется за счет налоговых поступлений. Однако следует привлекать для этих целей и внебюджетные источники, так как в последние годы наблюдается тенденция

сокращения финансирования дорожных работ. Республиканский дорожный фонд формируется за счет следующих источников: налоги с продаж автомобильного топлива (58,4 % от общей суммы поступлений) и с пользователей автомобильных дорог (31,3 %), налоги на приобретение автотранспортных средств (2,3 %) и плата за проезд ТКТС по автомобильным дорогам общего пользования (0,5 %), сбор за проезд автотранспортных средств иностранных государств по автомобильным дорогам общего пользования (0,7 %), плата за проезд автотранспортных средств по автомобильной дороге М1/Е30 (5,5 %), плата за проезд ТКТС по автомобильной дороге М1/Е30 (0,1 %). В 2005 г. в республиканский дорожный фонд стали направляться средства, получаемые за выдачу разрешений на проезд (1,1 %).

Поступление средств, формирующих дорожные фонды по областям Республики Беларусь, представлено на рис. 3.

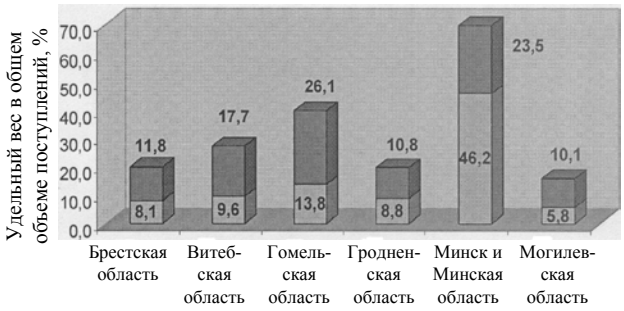

Рис. 3. Поступление средств в дорожные фонды в 2005 г. по областям: □ – РДФ; ■ – местный дорожный фонд

Немного меньше половины средств, направляемых государством в дорожное хозяйство через дорожные фонды, возвращаются в бюджет в форме соответствующих налоговых платежей предприятий и организаций дорожного хозяйства.

Международные автомобильные перевозки грузов являются одним из главных секторов транспортного комплекса республики. Грузовые автотранспортные услуги обеспечивают значительные валютные поступления в Республику Беларусь, являясь тем самым перспективным направлением хозяйственной деятельности в республике.

За последние 10 лет субъекты хозяйствования, осуществляющие международные автомобильные перевозки грузов, сумели занять достойное место в экономическом секторе нашего государства. Стоимость оборота транспортных услуг оценивается в 1536,5 млн дол. США, что составляет 44,5 % оборота внешней торговли услугами [2].

Экспорт услуг грузового автотранспорта по итогам 2005 г. занимает четвертое место, уступая лишь услугам трубопроводного транспорта, деловым услугам, поездкам и составляет 13,3 % в общем объеме поступлений иностранной валюты. В объеме поступлений от экспорта транспортных услуг доля автомобильного грузового транспорта составляет практически четвертую часть – 24,2 % (рис. 4) [2].

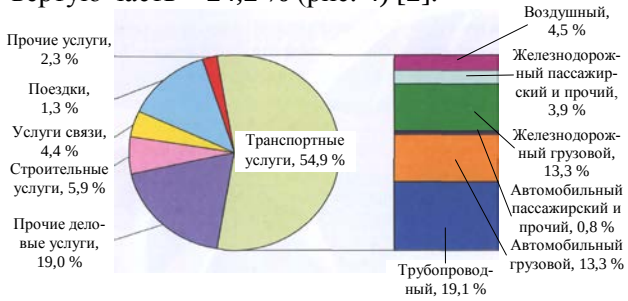

Рис. 4. Транспортные услуги в общем объеме экспорта услуг в 2005 г.

Объем экспорта услуг, оказанных предприятиями дорожной отрасли другим странам, в абсолютном выражении имеет тенденцию к увеличению, однако если сравнить относительную динамику, то можно выявить некоторые колебания темпов роста экспорта услуг (табл. 1).

Таблица 1

Динамика изменения объема экспорта услуг дорожной отрасли

Наименование услуг	Темпы роста к соответствующему периоду прошлого года, %		
	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Всего – услуги в том числе:	103,1	108,0	102,7
Страны дальнего зарубежья	102,0	102,9	107,4
Страны СНГ	105,9	114,9	95,0
В том числе Россия	101,7	86,5	125,1

Анализ структуры экспортных услуг показал, что основная доля этих услуг (83,1 %) оказывается в процессе эксплуатации автомобильной дороги М1/Е30, остальную часть представляют строительные услуги (16,9 %). Среди

предприятий, работающих на экспорт строительных услуг, лидирующие позиции на протяжении ряда лет занимает ОАО «ДСТ-2, г. Гомель» (52,3 % от общего объема экспорта строительных услуг). Объемы экспорта услуг дорожной отрасли превышают экспорт услуг воздушного транспорта (на 6,6 млн дол. США), однако намного отстают от грузового автомобильного транспорта (рис. 4). Необходимо развивать это направление деятельности дорожной отрасли, так как оно обеспечивает прямые валютные поступления в бюджет Республики Беларусь. Повышать экспорт строительных услуг нужно за счет привлечения к этому виду деятельности различных предприятий дорожной отрасли и внедрения в их работу высокопродуктивных технологий. Кроме того, для решения этого вопроса необходима государственная поддержка, так как при экспорте дорожно-строительных услуг в страны СНГ возникают проблемы с налогообложением, таможенным оформлением перевозимой техники и в лицензионной деятельности.

Основным источником финансирования дорожной отрасли является республиканский бюджет. В 2005 г. его доля в общем объеме инвестиций в дорожное хозяйство составила 78,7 %. Предприятия дорожной отрасли используют также собственные источники средств. На протяжении анализируемого периода их размер увеличился с 7 до 18 %. Такая тенденция является положительной, но недостаточной, в силу больших потребностей дорожной отрасли в техническом перевооружении, повышении доходности, конкурентоспособности и слабом финансовом положении ее предприятий. Динамика изменения объема инвестиций в основной капитал в сопоставимых ценах по источникам инвестирования представлена на рис. 5.

Среди направлений вложения средств в дорожное хозяйство можно выделить: строительство (реконструкция) автомобильных дорог и производственных баз (73 %), приобретение машин и оборудования, не входящих в сметы строек (26 %), строительство жилья (1 %).

Несмотря на небольшие размеры привлечения собственных источников предприятия (10,9 % в среднем за исследуемый период), представляет интерес исследование структуры данного источника инвестирования как наиболее доступного для простого воспроизводства основных фондов.

Основным собственным источником финансирования является прибыль предприятия. В связи с высоким уровнем износа активной части основных фондов прибыль рекомендуется направлять на развитие производства. Использование прибыли на расширение, реконструкцию и техническое перевооружение предприятия является привлекательным для последнего и в связи с тем, что прибыль освобождается от налогообложения по налогу на прибыль в случае полного использования амортизационного фонда. В целом по дорожной отрасли на расширение, реконструкцию и техническое перевооружение производства направляется только 1 % от чистой прибыли предприятий.

Для анализа финансовых результатов деятельности дорожной отрасли исследована потенциальная возможность влияния на прибыль различных факторов путем определенного изменения их соотношения с определением уровня производственного и финансового левериджа. Полученный уровень производственного

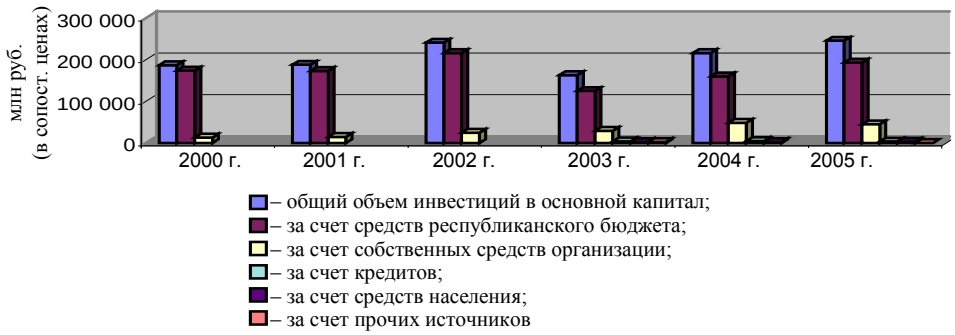

Рис. 5. Использование инвестиций в основной капитал по источникам инвестирования

левериджа свидетельствует о том, что прирост объема выполненных работ на 1 % увеличивает прибыль на 0,13 %. Для повышения прибыли дорожных организаций необходимо стремиться к изменению структуры себестоимости в сторону роста удельного веса в ней условно-постоянных расходов. Это достигается за счет внедрения новых технологий и техники, которые должны привести к снижению доли переменных расходов. Полученная величина финансового левериджа подтверждает факт использования в дорожной отрасли в качестве источника финансирования долгосрочных кредитов и займов. Это помогает временно улучшить ситуацию с финансовыми ресурсами, однако повышает уровень налога на прибыль и ведет к снижению чистой прибыли дорожной отрасли.

Проанализировав рентабельность работы дорожной отрасли и используя прием цепной подстановки, мы выявили влияние выручки от реализации работ и услуг, прибыли от реализации и затрат на производство продукции на ее величину. Наибольшее влияние на уровень рентабельности оказывают затраты, их рост на 7,0 % привел к снижению рентабельности на 15,4 %.

ВЫВОДЫ

1. Международные автомобильные перевозки грузов являются одним из главных секторов транспортного комплекса Беларуси. Грузовые автотранспортные услуги обеспечивают значительные валютные поступления в бюджет, являясь тем самым перспективным направлением хозяйственной деятельности в республике.

2. Необходимо повышать экспорт строительных услуг за счет привлечения к этому виду деятельности других предприятий дорожной отрасли, внедрения в их работу высокопродуктивных технологий.

3. Для увеличения прибыли от реализации в дорожной отрасли необходимо:

- увеличивать объемы выполняемых работ по содержанию, текущему ремонту, капитальному ремонту, строительству и реконструкции автомобильных дорог (в современных условиях состояние автомобильных дорог позволяет предприятиям дорожной отрасли выполнять данное условие при достаточном финансировании);
- снижать себестоимость работ и услуг, в том числе за счет уменьшения управленческих расходов;
- повышать качество выполняемых работ, так как с высоким качеством предприятие может конкурировать как на внутреннем, так и внешнем рынках.

4. Для обновления активной части основных фондов в условиях недостатка собственных средств для покупки новой дорожной техники, машин и оборудования, при нежелании предприятий использовать кредиты на эти цели, в качестве альтернативного и более эффективного источника необходимо использовать лизинг, так как он представляет собой инвестирование ресурсов в основной капитал на возвратной основе, но не в денежной, а в натуральной форме. При использовании в качестве лизингодателя зарубежной компании можно не только обновить дорожную технику, но и значительно повысить ее технический уровень. Кроме того, это будет способствовать интеграции Беларуси в мировую экономическую систему. Еще одним преимуществом использования лизинга является возможность выкупа дорожной техники, машин и оборудования в собственность.

5. Создание совместных дорожно-строительных предприятий сформирует условия для привлечения иностранного подрядчика на строительство дорог и сооружений, что позволит использовать новые технологии, современную технику и повысит отношение к качеству выполняемых работ у отечественных предприятий.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Государственная** программа «Дороги Беларуси» на период 2006–2015 годы. Т. 1. Основные положения. – Минск, 2004. – 48 с.

2. **Отчет** о работе Международного автомобильного транспорта за 2005 год / Ассоциация международных автомобильных перевозчиков «БАМАП». – Минск, 2006. – 45 с.

3. **Бусел, В. А.** Ремонт автомобильных дорог / В. А. Бусел. – Минск, 2004. – 206 с.

4. **Анализ** хозяйственной деятельности в промышленности: учебник / Н. А. Русак [и др.]; под ред. В. И. Стражева. – Минск: Вышэйш. шк., 1998. – 398 с.

Поступила 19.09.2007