

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

А.А. Косовский

В программных документах развития Республики Беларусь, разработанных правительством, отмечается, что экспорт товаров и услуг имеет стратегическое значение для государства [1, 2]. Однако в настоящее время экспорт товаров сопряжен с определенными трудностями, которые объясняются неконкурентоспособностью отечественных товаров на рынках экономически развитых стран. Экспорт товаров осуществляется лишь по традиционным схемам – на рынки СНГ, а также некоторых развивающихся стран. При этом следует отметить, что в последнее время во внешнеэкономической политике этих стран наблюдается тенденция к импортозамещению.

Услуга же в качестве товара имеет приоритеты предоставления и потребляется по мере ее производства. Поэтому Республика Беларусь, находящаяся на пересечении транспортных потоков Европы, имеет значительный потенциал для развития экспорта транзитных транспортных услуг. Тем не менее этот потенциал до настоящего времени реализован лишь в незначительной степени.

Под транзитной услугой обычно понимается предоставление национальной инфраструктуры для продвижения международных транспортных потоков и обеспечение связанных с этим удобств (в организации движения, сервиса и т.д.). Экспорт транзитных услуг представляет собой транзитное обслуживание услуг резидентами государства нерезидентов.

Следует отметить, что в республике все еще не хватает системных исследований по эффективности транзитных перевозок. Принятые правительством «Программа развития транзитных перевозок грузов и пассажиров железнодорожным и автомобильным транспортом через территорию Республики Беларусь до 2005 года» и «Государственная программа развития международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов на 2003–2008 годы» в основном содержат комплекс оперативных мероприятий, направленных на преодоление негативных тенденций в сфере экспорта автотранспортных услуг [1, с. 19–29; 2, с. 25–30]. В этой связи одной из приоритетных задач в области транзита грузового автомобильного транспорта является оценка эффективности его транзитных перевозок.

При исследовании эффективности транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом необходимо рассматривать транзит последних в качестве системы, под которой понимается: совокупность подсистем инфраструктуры (S_u) и сервиса на транзитных магистралях (S_c); отношения между этими подсистемами (R_{uc}), сформированные для реализации цели (Z) функционирования системы на временном интервале (ΔT) в определенной внешней среде (SR). Модель системы транзита грузового автомобильного транспорта (TS) можно описать следующей формулой:

$$TS \underset{def}{=} \langle S_u, S_c, R_{uc}, SR, Z, \Delta T \rangle. \quad (1)$$

Подсистема этой инфраструктуры представлена следующими элементами:

- 1) транзитные магистрали;
- 2) контроль (пограничный, в том числе консульские службы иностранных государств, таможенный, ветеринарный, санитарный, фитосанитарный, правопорядка);
- 3) разрешительная система выдачи разрешений на проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, а также транспортных средств с опасными грузами.

Подсистема сервиса предоставляет услуги на транзитных магистралях и представлена станциями технического обслуживания автомобилей, автозаправочными, а также кемпингами, мотелями, гостиницами, логистическими терминалами, стоянками для отдыха, страховыми компаниями и др.

По степени влияния национальных систем на функционирование транзитной системы из всей их совокупности, которая составляет внешнюю среду, выделяют две. Это система международных автомобильных перевозок, осуществляемых национальными перевозчиками (далее МАП) и финансово-кредитная система республики.

Выделение этих систем обусловлено тем, что от функционирования транзитного автомобильного транспорта они получают так называемые выгоды

«перелива» (spillover benefits), поступающие не производителям и потребителям продукта, а третьей стороне (обществу в целом) [3]. В данном случае, при функционировании системы транзита в режиме увеличения годовой интенсивности движения иностранных транзитных грузовых автотранспортных средств, МАП получает дополнительное количество дефицитных разрешений (транзитных и из третьих стран, а также в них). Таким образом, МАП может реализовывать свои транспортные услуги на высокодоходных рынках. Экспорт транзитных услуг обеспечивает приток валюты в национальную финансово-кредитную систему и уменьшает дефицит платежного баланса страны.

Основной функцией системы транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом является организация быстрого, безопасного, комфортабельного и экономичного пропуска транспортных потоков через территорию Республики Беларусь. Необходимые параметры транзитной услуги обеспечиваются скоординированными действиями взаимосвязанных подсистем транзитной системы (инфраструктуры и сервиса). При потреблении услуг с низким уровнем суммарных издержек (финансовых и временных), предоставляемых подсистемой инфраструктуры международному транспорту, возрастает привлекательность ее использования для пропуска международных транзитных потоков. Увеличение же интенсивности движения на транзитных магистралях республики благоприятно сказывается на придорожных объектах подсистемы сервиса, так как для их рентабельной работы величина транспортного потока должна составлять как минимум 8000 автомобилей в сутки [4]. При неразвитости подсистемы сервиса привлекательность республики как транзитного государства уменьшается, возникает неполная загрузка производственных мощностей подсистемы инфраструктуры.

Следует отметить, что в условиях глобализации экономических связей значительный объем транзитных потоков стимулирует быстрое развитие экономики разных стран. Так, доля ежегодных доходов от международных транзитных перевозок в бюджетах Польши, Чехии, Словакии, Венгрии составляет от 12 до 18 % и продолжает расти [5]. Ежегодный доход от услуг транзитным перевозчикам в Польше достигает 4 млрд долл. В Эстонии разработана концепция сервисного государства, реализация которой позволила резко увеличить удельный вес транспортных и сопряженных с транспортом услуг в валовом национальном продукте до 20–25% [4].

В этой связи целью формирования и функционирования системы транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом Республики Беларусь должна стать полная реализация ее геоэкономических преимуществ.

Однако в настоящее время в развитии национальной системы транзитных перевозок автомобильным транспортом наметились негативные тен-

денции. Так, по данным Белорусской ассоциации международных автомобильных перевозчиков, транзит через территорию Беларуси в 2003 г. сократился по сравнению с 2002 г. на 19,7 %, а в это же время транзит через другие страны увеличился на 23,6 %. Данная тенденция в Беларуси вызвана следующими факторами:

- ростом конфискации таможенными органами грузов, транзитных для республики, по незначительным формальным причинам. Так, по информации Министерства иностранных дел России, в 2000 г. сумма такого конфиската составила 15 млн долл., в 2001 г. – 30 млн долл., в 2002 г. – 60 млн долл., за 9 месяцев 2003 г. – уже 60 млн долл.;

- издержками, связанными с долговременным прохождением различных систем контроля (по оценкам международного союза автомобильного транспорта ущерб от одного часа простоя автопоезда составляет 20 долл.);

- низким уровнем сервиса на транзитных магистралях.

Преодолеть данную тенденцию необходимо как можно быстрее, потому что в настоящее время происходят процессы активного формирования международных транспортных коридоров (МТК). Для Республики Беларусь особенно привлекательным является проект МТК, связывающего Тихоокеанский регион Азии с Европой. При реализации этого проекта транспортные и информационные потоки, проходящие по территории республики, будут стимулировать рост ее экономики. Поэтому быстрое формирование и эффективное функционирование МТК является одной из приоритетных задач экономического развития стран, по территории которых он должен проходить. Следует отметить, что в настоящее время формируется МТК (ТРАСЕКА), повторяющий «Великий шелковый путь», в реализацию которого уже вложено более 100 млн евро.

Поскольку при функционировании транзитной системы перевозки грузов автомобильным транспортом имеются значительные выгоды «перелива» для других национальных систем (МАП, финансово-кредитной системы и др.), то расчет экономической эффективности транзитной системы перевозки грузов автомобильным транспортом необходимо производить по методу соотношения выгод и затрат.

Данный метод предполагает полную экономическую оценку выгод и затрат общества при функционировании транзитной системы, так как для обеспечения этого процесса необходимо отвлекать из других сфер экономики значительные ресурсы.

Выгоды (прирост национального дохода) R_{np} , полученные от функционирования транзитной системы перевозок грузов автомобильным транспортом, пропустившей n_t транзитных грузовых автотранспортных средств (АТС) определяются по формуле:

$$R_{mp}(n_r) = NR_{МАП}(n_r) + NR_{инф}(n_r) + NR_{серв}(n_r) + NR_B(n_r), \quad (2)$$

где: $NR_{МАП}(n_r)$ – выгоды общества от создания условий национальным перевозчикам для их работы на рынке перевозок из третьих стран (или в них), у.е.

Эти выгоды определяются как разница между доходом, полученным системой МАП от осуществления перевозок грузов по схеме перевозки из третьих стран или в них, и оцененными в денежном выражении вмененными издержками экономических ресурсов, использованных данной системой;

$NR_{серв}(n_r)$ – доход, полученный предприятиями различных форм собственности от предоставления услуг сервиса на транзитных магистралях n_r транзитным грузовым АТС, у.е.;

$NR_B(n_r)$ – прирост национального дохода от поступления валюты в страну от предоставления транзитных услуг n_r транзитным грузовым АТС, у.е.

Затраты общества $C_{mp}(n_r)$ на обеспечение функционирования транзитной системы с пропускной способностью n_r определяются по следующей формуле:

$$C_{mp}(n_r) = C_{усл}(n_r) + C_{дор}(n_r) + C_{движ}(n_r) + C_{ДТП}(n_r) + C_{эколос}(n_r) + C_{серв}(n_r), \quad (3)$$

где: $C_{усл}(n_r)$ – затраты экономических ресурсов на создание необходимых условий (правового, таможенного, визового обеспечения и др.) для бесперебойного функционирования транзитной системы с пропускной способностью n_r транзитных грузовых АТС, у.е.;

$C_{дор}(n_r)$ – затраты экономических ресурсов на восстановление дорожной инфраструктуры, связанные с проездом по транзитным магистралям n_r транзитных грузовых АТС, у.е.;

$C_{движ}(n_r)$ – затраты экономических ресурсов, связанные с изменением режима движения на автомагистралях при проезде по ним n_r транзитных грузовых АТС, у.е.;

$C_{ДТП}(n_r)$ – затраты от увеличения дорожно-транспортных происшествий, связанные с увеличением интенсивности движения на транзитных автомагистралях в связи с проездом по ним n_r транзитных грузовых АТС, у.е.;

$C_{эколос}(n_r)$ – затраты экономических ресурсов для восстановления экологического равновесия при проезде через территорию республики n_r транзитных грузовых АТС, у.е.;

$C_{серв}(n_r)$ – затраты экономических ресурсов на предоставление n_r транзитным грузовым АТС услуг сервиса, у.е.

В формулах (2) и (3) составляющие их элементы являются функциями, зависящими от го-

довой интенсивности движения n_r транзитных грузовых АТС по магистралям республики. Следует отметить, что их вид и параметры определены на основе качественного анализа и корреляционно-регрессионного метода.

Для оценки эффективности транзитных перевозок разработан показатель их уровня эффективности при перевозках грузов автомобильным транспортом Y_3 . Он представляет собой отношение чистого эффекта (разницы между выгодами и затратами), при существующих значениях выгод R_{mp}^{ϕ} и затрат C_{mp}^{ϕ} , к чистому эффекту от функционирования системы транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом с наиболее эффективным распределением ресурсов между ее элементами и обеспечением интенсивности движения транзитных грузовых АТС $n_{опт}$:

$$Y_3 = \frac{R_{mp}^{\phi} - C_{mp}^{\phi}}{R_{mp}(n_{опт}) - C_{mp}(n_{опт})}. \quad (4)$$

Предельная интенсивность движения транзитных грузовых АТС определяется решением уравнения (5) при условии (6).

$$\frac{\partial R_{mp}(n)}{\partial n} - \frac{\partial C_{mp}(n)}{\partial n} = 0 \quad (5)$$

$$\frac{\partial^2 R_{mp}(n_{опт})}{\partial n^2} > \frac{\partial^2 C_{mp}(n_{опт})}{\partial n^2}. \quad (6)$$

Данная методика позволяет оценить влияние каждого структурного элемента транзитной системы на эффективность ее функционирования, а также производить расчет экономической эффективности транзитных перевозок автомобильным транспортом. Исследования, проведенные в Белорусском национальном техническом университете на кафедре «Экономика и управление на транспорте» выявили низкую эффективность функционирования системы транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом (показатель уровня эффективности = 0,58). В этой связи для повышения эффективности функционирования данной системы необходимо выполнить следующие мероприятия:

- произвести выбор приоритетных транзитных магистралей республики и довести их технико-эксплуатационные характеристики до европейских стандартов;
- организовать совместный таможенный контроль с сопредельными государствами;
- довести параметры погранично-таможенной инфраструктуры в пунктах пропуска, расположен-

ных на транзитных магистралях, до европейских стандартов (в том числе за счет средств программы TACIS);

- либерализовать допуск предприятий различных форм собственности в систему сервиса;

- организовать льготное кредитование строительства объектов придорожного сервиса на транзитных магистралях;

- реализовать льготный режим налогообложения объектов придорожного сервиса в течение двух лет.

ЛИТЕРАТУРА

1. Программа развития транзитных перевозок грузов и пассажиров железнодорожным и автомобильным транспортом через территорию республики Беларусь до 2005 года (Одобрена Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 11.01.2001. № 33). Мн., 2001.
2. Государственная программа развития международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов на 2003–2008 годы (Одобрена Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 02.10.2002. № 1360). Мн., 2002.
3. Макконнелл К.Р., Брю С.Л. Экономикс: Принципы, проблемы и политика: В 2 т. / Пер. с англ. Таллин, 1993. Т.2.
4. www.mintrans.by.
5. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник / Под ред. проф. К.В. Холопова. М.: Юристъ, 2000.

РЕЗЮМЕ

Анализируются проблемы транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом через территорию Республики Беларусь. Предлагается методика оценки их эффективности.

SUMMARY

The problems of transit cargo carriage by road through the territory of Belarus have been analyzed. The methods of assessing the efficiency of this type of carriage have been suggested.