

УДК 330.34

*А. А. МИХАЛЬЧЕНКО, канд. техн. наук, доцент
Белорусский государственный университет транспорта*

ИССЛЕДОВАНИЕ ДИНАМИКИ ИЗМЕНЕНИЯ РЫНКА ПЕРЕВОЗОК ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

Приводятся результаты исследований динамики рынка перевозок экспортных грузов по железной дороге в условиях новой геополитики поставок и потребления. Рассмотрены различные методические подходы при расчете объемов перевозок по направлениям в транспортных коридорах и полученная эффективность для железнодорожных администраций.

В последние годы уделяется повышенное внимание развитию экспортного потенциала. Это связано с высоким уровнем конкуренции на мировом рынке товаров и услуг. Принципиально не отличаются условия при организации перевозок экспортных грузов в различных странах [1]. При этом можно отметить, что на экспортный потенциал влияет возможность доставки экспортных грузов в тот или иной регион мира.

Цель исследования экспортного потенциала – определить потребности транспортной составляющей и варианты ее реализации. По результатам исследований экспортный потенциал рассматривается по факторам влияния:

- геополитика – фактор, проявление которого остро ощущается в последние два года, в частности наличие санкций по закрытию ранка в отдельных странах, запрет на ввоз товаров, оказание транспортных услуг;
- платежеспособность – способность хозяйствующих субъектов к своевременному выполнению денежных обязательств;
- конкуренция – правомерная деятельность хозяйствующих субъектов на рынке, целью которой является получение наиболее выгодных условий производства и сбыта товаров законными средствами;
- система платежей – совокупность правил, процедур и технической инфраструктуры, обеспечивающих перевод стоимости от одного субъекта экономики другому;
- логистика – система по организации доставки, а именно по перемещению материальных предметов [2].

Каждый из приведенных факторов может быть определяющим при формировании рынка экспортных перевозок с учетом новой реальности, сложившейся в 2022 г.

По результатам влияния каждого фактора для различных стран построены функционально-сравнительные диаграммы, приведенные на рисунке 1.

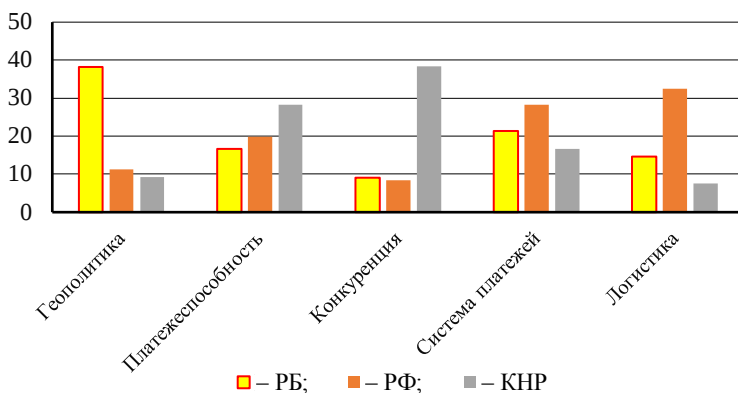


Рисунок 1 – Динамика значений факторов, влияющих на экспортный потенциал

В соответствии с диаграммой, приведенной на рисунке 1, можно отметить следующее:

- геополитика, как фактор, имеет существенное значение для Беларуси, что связано с размерами территории и развитием промышленности, работающей на экспорт [3, 4];
- платежеспособность производителей и потребителей экспортной продукции существенное значение имеет для предприятий КНР. В Беларуси и России она не играет существенного значения, так как поддерживается за счет бюджета и налоговых льгот на экспорт товаров и услуг;
- конкуренция в экспортном потенциале играет значительную роль в КНР, что связано с государственным контролем экспортно-импортных операций и финансовым их обеспечением;
- система платежей влияет на экспортный потенциал в зависимости от поставленной задачи – переход на платежи в национальных валютах. Лучшим вариантом в настоящее время признана оплата в национальных валютах: экспортные поставки оплачиваются в валюте поставщика, импортные – в валюте потребителя. Это создает баланс платежей;
- логистика поставок играет значительную роль при освоении экспортного потенциала в России [5].

По результатам исследований влияющих факторов выводятся функциональные уравнения динамики экспортного потенциала следующего порядка:

- для условий Беларуси: $y = 3,53x^2 - 25,42x + 57,42$;
- для условий России: $y = 1,6x^2 - 4,52x + 15,96$;
- для условий КНР: $y = -6,31x^2 + 36,32x - 19,67$.

При этом используется значение влияющего фактора (x) – изменения величины экспортного потенциала. В зависимости от результативности экс-

портного потенциала за предшествующий период с использованием итоговых значений уравнений определяется новое его значение.

При исследовании влияния фактора геополитики рассмотрены составные элементы:

1) продажа товаров и услуг на экспорт может ограничиваться по регионам и государствам. По результатам этого фактора рассматривается направление экспорта страны и его транспортное обслуживание;

2) платежи предусматривают устойчивую систему взаиморасчетов между государствами. Рассматриваются варианты взаиморасчетов в национальных валютах. Они позволяют выполнять внутренне кредитование экспорта на национальных территориях в условиях ограничений с наличием резервных валют;

3) поставки рассматриваются по направлениям системности их выполнения в соответствии с международными договорами. Для стран они имеют различную степень влияния;

4) логистика играет существенную роль в транспортном обеспечении экспорта. Особенную роль логистика играет в изменении направлений поставок и путей их транспортной реализации.

Показательным примером влияния геополитики на нормирование экспортного потенциала является решение по отключению SWIFT для банковской системы многих стран. Запрет распространяется на банки стран, через которые осуществляется экспорт и импорт товаров и услугами. Растущие рынки стран, прежде всего Китая, стали искусными геоэкономическими игроками. Их государственная капиталистическая экономика в лице государственных банков и государственных предприятий наделяет их геополитическими средствами, которых нет у большинства ведущих западных стран. Китай использовал эти средства для создания асимметричных инвестиционных и торговых отношений с рядом государств, которые он теперь может использовать в качестве политического рычага. Его иностранная помощь гарантирует влияние в странах с различными политическими режимами, так же как и возможность интернационализации юаня. Другие развивающиеся державы также полагаются на экономические средства, чтобы контролировать свои субконтинентальные сферы влияния [8].

При исследовании влияния фактора геополитики рассмотрено воздействие составных элементов:

– фактор продажи товаров и услуг на экспорт оказывает значительное влияние для предприятий Беларуси. Это связано с конкуренцией, размерами поставок, географией поставок [7];

– платежи в качестве влияющего фактора имеют важное значение для России и КНР, что связано с размерами денежного оборота – чем больше его величина, тем стабильнее его исполнение;

– поставки рассматриваются как фактор геополитики, который имеет большое влияние для КНР. Высокое значение влияющего фактора связано с размерами экспорта;

– логистика имеет значение для стабильного выполнения экспорта товаров, напрямую связана с транспортным обеспечением, характерным для Беларуси и КНР. Для КНР транспортная логистика последних лет опирается на железнодорожный транспорт по проекту «Одна колея – один путь».

По результатам исследований экспортных поставок массовых грузов определена динамика изменений, характерных при влиянии геополитики, которая показана на рисунке 2.

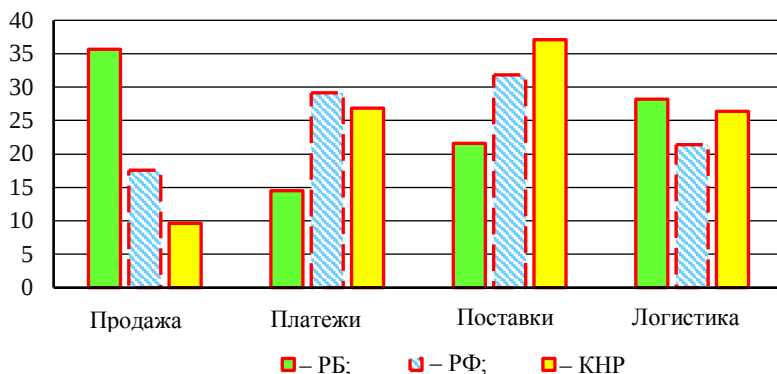


Рисунок 2 – Динамика значений влияющих факторов, отнесенных к геополитике

По результатам исследований влияющих факторов (продажа услуг, платежи, поставки, логистика) сформированные уравнения динамики будут представлены полиномом следующего порядка:

– для условий Беларуси: $y = 6,95x^2 - 36,29x + 63,6$;

– для условий России: $y = -5,5x^2 + 28,9x - 6,0$;

– для условий КНР: $y = -7,0x^2 + 41,06x - 25,15$.

С использованием данных зависимостей может быть рассчитан индекс изменения объема экспортных поставок по отношению к базовой величине [9].

Выполненные исследования изменения рынка перевозок экспортных грузов на железных дорогах различных стран по факторам влияния показывают, что:

- геополитика оказывает влияние на географию перевозок экспортных грузов;
- платежи осуществляются в национальных валютах участников поставок и перевозки;

- реализуется импортозамещение – развитие максимального уровня актуализации национальной базы производства экспортной продукции;

- развивается логистика, которая определяет максимальное использование национального транспорта [5].

Факторный анализ расширения экспорта транспортных услуг с учетом влияющих факторов позволил сделать сравнительные диаграммы по странам, динамика долевого участия которого приведена на рисунке 3.

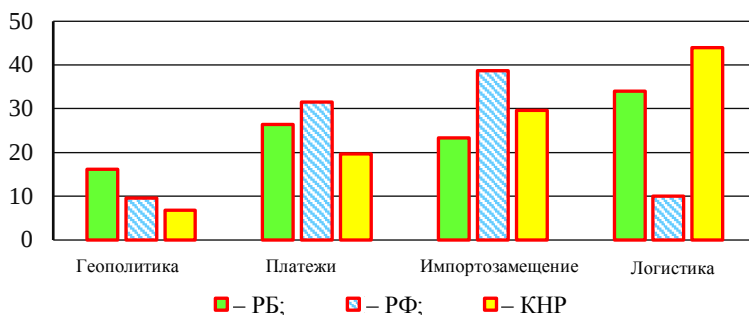


Рисунок 3 – Динамика значений факторов, влияющих на расширение экспорта транспортных услуг

Из приведенных на рисунке 3 диаграмм видно, что на расширение экспорта транспортных услуг наибольшее влияние оказывает логистика для Беларуси и КНР. В то же время для Беларуси и России важным остается фактор платежей, который увязан с финансированием в национальных валютах.

По совокупности факторов расширения рынка транспортного обеспечения экспорта грузов (геополитика, ограничение системы платежей, импортозамещение, логистика) получены зависимости:

- для условий Беларуси: $y = 0,1x^2 + 4,54x + 12,93$;
- для условий России: $y = -12,65x^2 + 64,11x - 42,9$;
- для условий КНР: $y = -0,35x^2 + 10,37x - 3,55$.

С использованием этих новых зависимостей можно рассчитать уровень влияния этих факторов на экспорт.

Для организации транспортного обслуживания экспортных перевозок грузов широко используются международные транспортные коридоры [10–12]. Основой расширения рынка транспортных услуг при реализации экспорта является логистика, на принципах которой формируются новые международные транспортные проекты [11, 12].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Осипова, Е. Э.** Развитие экспорта российской Арктики в условиях изменения логистики / Е. Э. Осипова, О. И. Авагина // Арктика и Север. – 2022. – № 49. – С. 55–69.
- 2 Роль логистики в расширении географии экспорта агропродукции / Д. А. Зюкин [и др.] // Международный сельскохозяйственный журнал. – 2023. – № 3 (393). – С. 241–245.
- 3 **Хлопов, О. А.** Геоэкономика как аналитический подход в исследовании современных глобальных тенденций / О. А. Хлопов // Вестник Евразийской науки. – 2020. – Т. 12, № 2. – С. 7–18.
- 4 **Blackwill, R. D.** War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft / R. D. Blackwill, R. D. Harris. – Cambridge : Harvard University Press, 2016. – P. 216–223.

5 **Метляхин, А. И.** Влияние эффективности развития логистики на объем экспорта в странах мира / А. И. Метляхин // Социальные и экономические системы. – 2018. – № 6. – С. 112–138.

6 **Петрова, И. С.** Исследование удельной скорости роста экспорта, как метод оценки уровня конкуренции / И. С. Петрова, Е. В. Горыня, В. Р. Еременко // Ростовский научный журнал. – 2017. – № 12. – С. 322–333.

7 **Журавков, Н. М.** Экспорт Республики Беларусь в Германию: конкуренция внутри евразийского экономического союза / Н. М. Журавков, Е. А. Семак // Беларусь в современном мире : материалы XVII Междунар. науч. конф. – Минск : Изд. Центр БГУ, 2018. – С. 170–171.

8 **Салпагарова, Ф. А.** Актуальные вопросы экономической безопасности государства / Ф. А. Салпагарова // Современные тенденции в научной деятельности : материалы VII Междунар. науч.-практ. конф. – 2015. – С. 1207–1214.

9 **Родыгина, Н. Ю.** Экспортные стратегии промышленно развитых стран: возможности использования для России : [монография] / Н. Ю. Родыгина. – М. : РГТУ, 2005. – 190 с.

10 **Кузнецова, О. В.** Мировые тенденции развития международных транспортных коридоров / О. В. Кузнецова, А. Н. Фендрикова, Н. Г. Кобозева // Транспорт: проблемы, идеи, перспективы : сб. тр. LXXXI Всерос. науч.-техн. конф. – СПб. : ПГУПС, 2021. – С. 241–245.

11 **Якубович, Е. С.** Международный транспортный коридор – «трассека» в структуре транспортной инфраструктуры стран шанхайской организации сотрудничества / Е. С. Якубович, Р. П. Тебеньков, В. А. Погуца // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2023. – № 6. – С. 150–152.

12 **Соляник, Е. В.** Международный транспортный коридор как фактор развития стран и территорий / Е. В. Соляник // Вестник экономики транспорта и промышленности. – 2014. – № 46. – С. 251–254.

*A. MIKHALCHENKA, PhD, Associate Professor
Belarusian State University of Transport*

STUDY OF THE DYNAMICS OF CHANGES IN THE MARKET FOR TRANSPORTATION OF EXPORT CARGO BY RAILWAYS

The results of studies of the dynamics of changes in the market for export cargo transportation by rail under the new geo-politics of supply and consumption are presented. Various methodological approaches are considered when calculating the volume of traffic in directions in transport corridors and the resulting efficiency for railway administrations.

Получено 20.09.2023