

## МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Для развития экономики Республики Беларусь экспорт товаров и услуг имеет стратегическое значение. Выгоды свободной торговли между странами, специализирующимися на производстве определенных групп товаров, распределяются неравномерно, и в большей мере ими пользуется страна производящая наукоемкие товары. Методология исследования международных экономических отношений в сфере автомобильного транспорта представляет собой совокупность методов таких наук как теория международных экономических отношений, общая теория систем, логистика и экономическая кибернетика.

*Ключевые слова: внешнеэкономическая политика, интеграция, автомобильный транспорт.*

### Постановка проблемы в общем виде и ее связь с важными научными и практическими заданиями

По оценкам футурологов XXI век станет веком глобализации, активного формирования мировых хозяйственных связей и развития международной торговли. Необходимость активного включения Республики Беларусь в эти процессы продиктованы следующими основными моментами:

- республика не обладает значительными запасами природных ресурсов;
- продукция обрабатывающей промышленности, издержки производства которой существенно зависят от масштаба производства, из-за малой емкости внутреннего рынка должны иметь внешние рынки сбыта;
- существенным отставанием республики от развитых в экономическом отношении стран в технологическом плане.

Поэтому для развития экономики республики экспорт товаров и услуг имеет стратегическое значение. При этом внешнеэкономическая политика Республики Беларусь должна подчиняться принципу экономической целесообразности [3] и быть научно обоснованной.

### Анализ последних исследований и публикаций по проблеме

В основе теории международных экономических отношений лежит принцип сравнительных преимуществ [1, 2]. В основе принципа сравнительных преимуществ лежит факт о неравномерном распределении экономических ресурсов по качеству и по количеству

между государствами. При производстве отдельного товара какая-то страна обладает сравнительными преимуществами - более низкими вмененными издержками его производства по сравнению с другими странами. Производя товары, в сфере которых различные государства имеют сравнительные преимущества, и последующем их обмене, взаимодействующие государства расширяют границу своих производственных возможностей и получают больший совокупный продукт. Из вышеприведенных рассуждений классиков экономической теории следует вывод о необходимости свободной торговли между странами [1, 2].

Однако на сегодняшний день вывод о необходимости свободной торговли между странами требует некоторых уточнений. Проклассифицируем производимые товары по критерию наибольших затрат экономических ресурсов при их производстве на трудоемкие, капиталоемкие и наукоемкие. Наукоемкие товары имеют социальный эффект, так как при их производстве труд становится творческим, люди получают возможность реализовать свои высшие потребности. При производстве страной в большинстве своем наукоемких товаров общество ускоряет темп своего экономического и социального развития. Это связано с тем, что наука и научно-технический прогресс на сегодняшний день являются одной из главных производительных сил общества [4]. И, наоборот, при производстве страной в основном трудоемких товаров, при изготовлении которых труд является монотонным и однообразным, общество замедляет темп своего экономического и социального развития. Поэтому выгоды сво-

бодной торговли между странами, производящие товар, из различных групп по приведенной выше классификации распределяются неравномерно, и в большей мере ими пользуется страна производящая наукоемкие товары. Такое положение характерно для торговли между развитыми и развивающимися странами, к которым относится и Республика Беларусь. В этом случае для развивающихся стран обоснованными являются некоторые протекционистские меры по защите молодых, перспективных и наукоемких отраслей. Вводимые протекционистские меры должны быть эффективными как внутри страны, так и на международной арене. Многие исследователи данного вопроса подчеркивают, что наиболее эффективной является «точечная» поддержка перспективных отраслей через субсидии, льготы и т. д. [3], что не вызовет ответной реакции со стороны торговых партнеров в виде повышения таможенных пошлин, установления импортных квот и т.п. При этом протекционистские меры должны быть временными, иначе защищенные таким образом отрасли теряют стимул к инновациям и развитию.

#### **Формулировка целей статьи**

Исходя из вышесказанного, можно заключить, что интеграция Республики Беларусь в мировую экономику должна быть управляемым процессом и отвечать долгосрочным стратегическим целям. Внешнеэкономическая политика Беларуси в сфере услуг должна быть направлена на обеспечение:

- наилучших условий доступа национальных услуг на мировые рынки;
- эффективного уровня защиты внутреннего рынка услуг;
- доступа к международным ресурсам, имеющим стратегическое значение для развития сферы услуг (таким как капитал и технологии, товар и услуги, национальное производство которых отсутствует или ограничено).

#### **Основной материал с полным научным обоснованием полученных результатов**

Главным инструментом реализации внешнеэкономической политики как Республики Беларусь, так и других государств, в сфере услуг является принцип взаимности в рамках общепринятых норм и правил международной торговли. При этом данный принцип государства стараются соблюдать в рамках опти-

мального баланса взаимных уступок и обязательств. Отечественные исследователи заключают, что наилучшие условия доступа товаров и услуг в Беларусь должны получить те страны, которые предоставляют республике сопоставимые по объему и экономическому эффекту условия для доступа на свои рынки [3]. Однако, на сегодняшний день, разработка внешнеэкономической политики Республики Беларусь в сфере транспортных и транзитных услуг характеризуется отсутствием системных исследований в данной сфере. Системность при этом обеспечивается как рассмотрением экспорта данных услуг в качестве системы, так и исследованием данной системы методами различных наук.

В настоящее время невозможно представить экономическое исследование без применения методов теории систем и системного подхода. В теории познания утверждается, что человек может познать явление лишь по отношению его с другими явлениями и к самому человеку, рассматриваются категории «объект – объектных» и «субъект – объектных» отношений. В науке вышеназванный факт используется в теории систем, которая является методологией науки.

С развитием знаний о мире и обществе, изменением направления и характера научных исследований, развивалось и само понятие системы. Так, основоположник теории систем Л. фон Берталанфи определял систему как «совокупность элементов, находящихся в определенных отношениях друг с другом и со средой». Для экономических систем в понятие система должны быть включены следующие положения:

- конечность множества элементов и связей между ними и их функциональность, так как мы можем исследовать лишь конечномерные системы;
- критериальный (целевой, функциональный) подход к выделению элементов системы из внешней по отношению к ней среде, так как система, как нечто целостное, имеет по отношению к внешней среде определенные интегрирующие функции, цели;
- интервал в рамках которого будет существовать система и ее цели, так как все объекты материального мира диалектически развиваются.

В наибольшей мере данные положения содержит понятие системы, данное В.Н. Сагатовским: «конечное множество функциональных элементов и отношений между ними, вы-

деленное из среды в соответствии с определенной целью в рамках определенных временного интервала».

Теория систем является методологической основой системного подхода в науке, т.е. рассмотрении исследуемых объектов в качестве систем. На основе системного подхода получили свое развитие такие науки как логистика и экономическая кибернетика.

Логистика (от греч. *logistike* – искусство вычислять, рассуждать) как новое научное направление стала активно развиваться и внедряться в практику хозяйственной деятельности в конце XX века. Под логистикой мы понимаем науку о планировании, организации, управлении и контроле за движением материального и связанных с ним информационного и финансового потоков в пространстве и во времени от первичного источника сырья до конечного потребителя. Объектом исследования в логистике является материальный поток – совокупность движущихся в пространстве и во времени материальных объектов, рассматриваемых с точки зрения приложения к ним управленческих воздействий. Материальный поток движется в логистической системе – «адаптивной системе с обратной связью, выполняющей те или иные логистические функции» [4]. Предметом исследования выступают способы и методы построения эффективно функционирующих логистических систем по разным критериям.

Метод логистики заключается в оптимизации параметров материального потока за счет улучшения и создания необходимых, качественно-новых параметров информационного потока (возможность получать полную, своевременную и качественную информацию в необходимом месте). Само понятие материального потока основывается на идее непрерывного оптимального управляющего воздействия. Уменьшение суммарных затрат на создание и движение материального потока к рынкам потребителей за счет увеличения затрат на создание качественно нового информационного потока стало возможным благодаря непрерывному уменьшению стоимости единицы передаваемой информации. Так, журнал *Transportation Journal* (1988, vol № 3, p. 6) приводит следующие данные по изменению объема и качества передачи информации, используемой транспортными компаниями на Западе:

- объем передаваемой информации: - без изменений – 15 %;

- увеличение – 85 %;  
- качество связи: - без изменений - 29 % информации;  
- улучшение – 84 % информации.

Наиболее часто критерием эффективности функционирования логистической системы является наиболее полное удовлетворение запросов потребителей с минимальными затратами, причем минимализация достигается за счет перераспределения затрат между логистическими операциями:

$$K = \sum_{i=1}^{i=n} C_i \rightarrow \min \text{ при } \Delta c \geq \Delta z, \quad (1)$$

где  $K$  – критерий эффективности функционирования логистической системы;

$C_i$  – затраты по  $i$ -ой логистической операции;

$n$  – количество логистических операций, выполняемых логистической системой (под логистической операцией понимается действие направленное на изменение параметров материального потока в пространстве и во времени);

$\Delta z$ ,  $\Delta c$  – соответственно заданный эффект, в качестве которого может выступать полное удовлетворение запросов потребителей, и эффект от функционирования логистической системы.

В настоящее время логистика трактуется более широко – как наука об управлении потоковыми процессами различной природы (материальных, трудовых, информационных и др.) [4].

Если материальный поток пересекает границу государств, мы естественным образом приходим к частному случаю логистики – транснациональной логистике. В транснациональной логистике управление материальным потоком является более сложным, так как в этом случае на процесс управления налагаются ограничения в виде законов, обычаев хозяйственной практики той страны, через которую проходит материальный поток.

Исследованием экономических систем на макро- и микроуровнях занимается и экономическая кибернетика. Как наука экономическая кибернетика начала развиваться в начале 60-х годов прошлого века и связана с трудами английского ученого С. Бира, польских ученых О. Ланге и Г. Греневского и советского ученого В. С. Немчинова. Идея экономической кибернетики заключается в применении понятий кибернетики, таких как управление,

обратная связь, информация, регулятор и других к исследованию экономических явлений. Возможность такого применения, основанную на закономерном характере сходства процессов управления в системах различной природы, показал основоположник кибернетики Н. Винер в своем концептуальном труде «Кибернетика или связь и управление в животном и машине». Субстратом процессов управления является информация, преобразование и движение которой независимо от природы носителей информации подчиняется общим количественным закономерностям. Следовательно, с необходимостью существуют фундаментальные принципы управления в различных системах. Кибернетика исследует, прежде всего, количественные связи и соотношения в процессах управления и общее информационное содержание этих процессов. При разработке экономической кибернетики отечественные ученые акцентировали внимание на макроуровне экономики [5], тогда как западные активно развивали исследования также и на микроуровне. Исходя из вышесказанного, объектом исследования в экономической кибернетике выступают динамические экономические системы. Динамизм таких систем связан с изменением параметров системы при взаимодействии ее элементов. Предметом исследования являются информационные по своему содержанию механизмы управления экономическими процессами. При этом в рыночной экономике в условиях свободы действий экономических субъектов информационную нагрузку в распределительных процессах несет цена на ресурсы [1].

Исследование западных ученых в области экономической кибернетики основаны на нелинейности функциональных зависимостей изменения параметров взаимодействующих элементов динамической системы. Например, в законе убывающей отдачи применение последующих единиц труда при неизменности количества других экономических ресурсов дает все уменьшающийся продукт. При этом сами изменения параметров отображают при помощи метода дифференциального и интегрального исчисления.

Отрасль, производящую экспорт транспортных и связанных с ними услуг можно рассматривать как динамическую экономическую систему. Экономический механизм данной системы должен рационально распределять экономические ресурсы между ее элементами. Рациональность распределения ре-

сурсов должна отвечать определенным целям развития рассматриваемой системы. При этом информационную функцию управления в данной системе выполняют цены. Поэтому предмет исследования данной работы в отдельной своей части совпадает с предметом исследования экономической кибернетики.

В экономической кибернетике, как и в общей теории систем, различают задачи анализа и синтеза. Задачей анализа является исследование структуры экономической системы, функций ее элементов и взаимосвязей между ними. При синтезе экономической системы ставится задача создания определенной структуры системы для реализации поставленных заранее целей и параметров развития системы.

### **Выводы и перспективы дальнейших исследований**

В настоящее время современная методология анализа нелинейных динамических экономических систем оформилась в новое научное направление – синергетическую экономику. Она исследует выявление общих признаков эволюции и самоорганизации в социально-экономических системах на основе построения и исследования нелинейных динамических моделей.

Таким образом, применяемая нами методология исследования международных экономических отношений в сфере автомобильного транспорта представляет собой совокупность методов таких наук как теория международных экономических отношений, общая теория систем, логистика и экономическая кибернетика.

### **БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК**

1. Макконнелл, К. Р. Экономикс: Принципы, проблемы и политика. В 2 т. [Текст] / К. Р. Макконнелл, С. Л. Брю. – Таллин, 1993.
2. Кругман, П. Р. Международная экономика. Теория и политика: Учебник для вузов по экон. спец. [Текст] / П. Р. Кругман, М. Обстфельд. – М.: Экономический факультет МГУ, ЮНИТИ, 1997. – 769 с.
3. Качуровский, Е. П. Новая торговая политика [Текст] / Е. П. Качуровский, Ю. Л. Астапенко. – Мн., 2002. – 480 с. (Издана за счет средств авторов)
4. Семенов, А. И. Логистика. Основы теории: Учебник для вузов [Текст] / А. И. Семенов, В. И. Сергеев. – СПб.: Издательство «Союз», 2001. – 544 с.

5. Кобринский, Н. Е. Экономическая кибернетика: Учебник для студентов вузов и факультетов, обучающихся по специальности «Экономическая кибернетика» [Текст] /
6. Н. Е. Кобринский, Е. З. Майминас, А. Д. Смирнов – М.: Экономика, 1982. – 408с.

*Надійшла до редколегії 26.04.2012.  
Прийнята до друку 26.04.2012.*

А. Ф. ЗУБРИЦКИЙ

## **МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН У СФЕРІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ**

Для розвитку економіки Республіки Білорусь експорт товарів і послуг має стратегічне значення. Вигоди вільної торгівлі між країнами, що спеціалізуються на виробництві певних груп товарів, розподіляються нерівномірно, і більшою мірою ними користується країна виробляє наукоємні товари. Методологія дослідження міжнародних економічних відносин у сфері автомобільного транспорту являє собою сукупність методів таких наук як теорія міжнародних економічних відносин, загальна теорія систем, логістика та економічна кібернетика.

*Ключові слова: зовнішньоекономічна політика, інтеграція, автомобільний транспорт.*

A. F. ZYBRICKIY

## **METHODOLOGICAL BASES OF RESEARCH OF INTERNATIONAL ECONOMIC RELATIONS IN THE FIELD OF MOTOR TRANSPORT**

To develop the economy of the Republic of Belarus exports of goods and services is strategic importance. The benefits of free trade between countries, specializing in the production of certain goods are unevenly distributed and increasingly use them the country which produces high-tech goods. The methodology of the study of international economic relations in the field of road transport is a combination of methods such sciences as the theory of international economic relations, the general theory of systems, logistics and economic cybernetics.

*Keywords: external economic politics, integration, motor transport.*