

МЕТОДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОЦЕНКИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНА

Т. В. Романькова

кандидат экономических наук, доцент
Белорусско-Российский университет (Могилев, Беларусь)

В статье рассматривается понятие “транзитный потенциал региона”, выделены основные подходы к пониманию его сущности разными авторами. Систематизированы показатели оценки транзитного потенциала региона, предложена методика и критерии установления степени его развития.

Ключевые слова: транзитный потенциал, регион, степень развития, транзитный поток, показатели.

Введение

Развитие рыночной экономики, глобализация национальной торговли и ведение внешнеэкономической деятельности с зарубежными государствами способствует развитию логистического потенциала Республики Беларусь и Могилевской области как приграничного региона, расположенного на северо-востоке страны и граничащего с основным партнером республики – Российской Федерацией.

Логистический потенциал представляет собой системное образование, имеющее сложную структуру и включающее множество элементов, одним из которых является транзитный потенциал. В связи с этим актуальным становится рассмотрение теоретических и методических основ транзитного потенциала региона.

Основная часть

Понятие “транзитный потенциал страны (региона)” стало использоваться относительно недавно. Изначально данный термин рассматривался как составной элемент экономического потенциала и получил распространение благодаря формированию и развитию внешнеторговой деятельности [1; 2].

Более поздние работы посвящены рассмотрению транзитного потенциала страны как одного из элементов логистического потенциала. Так, О.А. Фрейдман указывает, что основные элементы логистического потенциала, которые требуют количественного измерения и являются составляющими логистической инфраструктуры региона, – это транспортный потенциал; складской потенциал; транзитный потенциал; кадровый потенциал и потенциал привлекательности экономико-географического положения, или пространственный потенциал [3].

Огромный вклад в исследование транзитного потенциала транспортной системы внесли ученые России: Л.Б. Миротин, Н.А. Троицкая, Ю.А. Щербанин, А.А. Чеботаев, О.А. Фрейдман, О.Н. Ларин, В.В. Вязовский, А.П. Приходько, В.Д. Шепелёв и др.

Вопросам развития транзитного потенциала регионов и Республики Беларусь посвящены работы таких белорусских ученых, как И.А. Еловой, Р.Б. Ивуть, Н. Кудряшов, А.А. Нечай, И.В. Жук, В.С. Миленький, О.В. Телегина, Е.А. Запольская, П.Г. Никитенко, И.И. Полещук и др.

Проведенная сравнительная оценка понятия “транзитный потенциал” различных авторов позволила установить следующие подходы к пониманию его сущности:

1) транзитный потенциал рассматривается, как совокупная способность транспортной системы обеспечивать эффективное обслуживание международных потоков грузов, следующих без таможенной очистки по территории страны от пункта отправления до пункта назначения [1; 4];

2) транзитный потенциал рассматривается как совокупность внутренних и внешних факторов, определяющих возможности данной страны (региона) по оказанию транспортно-логистических и иных сопутствующих услуг в целях обслуживания международных транзитных потоков грузов и пассажиров, следующих по ее территории [2; 3; 5].

Таким образом, транзитный потенциал обеспечивает перемещение потоков пассажиров, грузов и информации через промежуточные пункты (регионы, страны).

В качестве показателей оценки развития транзитного потенциала региона предлагается использовать следующие:

1. Скорость движения транзитного потока по территории региона, установленная исходя из расстояния его перемещения и времени движения:

$$C_{дв} = \frac{P_{п}}{B_{дв}}, \quad (1)$$

где $C_{дв}$ – скорость движения по территории региона, км/ч;

$P_{п}$ – расстояние перемещения транзитного потока, км;

$B_{дв}$ – время движения транзитного потока по пути следования, ч.

Чем выше скорость движения потока по территории региона, тем лучше развит транзитный потенциал региона.

2. Скорость перемещения транзитного потока, определяемая на основании расстояния перемещения и времени пребывания транзитного потока в пути следования:

$$C_{п} = \frac{P_{п}}{B_{п}}, \quad (2)$$

где $C_{п}$ – скорость перемещения транзитного потока по территории региона, км/ч;

$B_{п}$ – время пребывания (доставки) транзитного потока в пути следования, ч.

Чем выше скорость перемещения транзитного потока, тем больше создано условий в государстве для беспрепятственного перемещения грузов через государственную границу и до его территории. Соответственно, более развит транзитный потенциал.

3. Время доставки транзитного потока, определяемое как отношение расстояния перемещения, которое проходит транзитный поток из начальной точки до конечной точки потребления, к скорости перемещения:

$$B_{п} = \frac{P_{п}}{C_{п}}, \quad (3)$$

Чем меньше тратится времени на путь следования транзитного потока, тем лучше развит транзитный потенциал региона.

4. Время движения транзитного потока, рассчитываемое из расстояния, проделанного транзитным потоком по территории промежуточных пунктов к скорости движения:

$$B_{дв} = \frac{P_{п}}{C_{дв}}, \quad (4)$$

Меньшее значение времени на движение транзитного потока свидетельствует о развитии транзитного потенциала.

5. Частота перемещения транзитного потока, рассчитываемая исходя из количества совершаемых транзитных перевозок за определенный период времени:

$$\mathcal{C}_{дв} = \frac{K_{тр.п}}{D}, \quad (5)$$

где $\mathcal{C}_{дв}$ – частота перемещения транзитного потока, раз/день (месяц, год);

$K_{тр.п}$ – количество совершаемых транзитных перевозок, раз;

D – количество дней в периоде, дней.

Чем выше частота перемещения транзитного потока, тем чаще перемещаются грузы по территории региона, и это свидетельствует о том, что грузоотправители при определении маршрута доставки груза отдают предпочтение территории Республики Беларусь, т. е. более развит транзитный потенциал.

6. Мощность транзитного потока, определяемая по объему транзита, перемещаемого в единицу времени:

$$M_{тр.п} = \frac{OB_{тр.п}}{D}, \quad (6)$$

где $M_{тр.п}$ – мощность транзитного потока, т/дн;

$OB_{тр.п}$ – объем (масса) транзита, т.

Чем мощнее транзитный поток, тем больше масса груза, перемещаемая в единицу времени и больше развит транзитный потенциал региона.

7. Густота транзитных путей сообщения грузов [5]:

$$\Gamma_{тр.п.} = \frac{P_{жд} + 0,45P_{тр.к}}{\sqrt[3]{\Pi \cdot H \cdot OB_{тр.п}}}, \quad (7)$$

где $P_{жд}$ – протяженность железной дороги региона, обслуживающей транзитные перевозки, км;

$P_{тр.к}$ – протяженность международных транспортных коридоров, проходящих через территорию региона и обслуживающих транзитные перевозки, км;

P – площадь региона, по которой перемещается транзитный поток, км²;

H – численность населения региона, чел.;

OB_{TRII} – объем транзита грузов за год, т.

Чем больше расположено транзитных путей сообщения в регионе, тем лучше развит его транзитный потенциал.

8. Величина транзитного грузооборота, приходящаяся на 1 млрд рублей валового регионального продукта [5]:

$$T = \frac{GO_{TR}}{BPII}, \quad (8)$$

где GO_{TR} – величина транзитного грузооборота, устанавливаемая исходя из протяженности транспортных коридоров и объема транзита, т·км;

$BPII$ – величина валового регионального продукта, млн р.

Чем выше величина транзитного грузооборота, приходящаяся на миллиард рублей валового регионального продукта, тем лучше развит транзитный потенциал.

9. Доля дохода от транзита в общей величине валового регионального продукта региона:

$$D_{DTR.II} = \frac{D_{TR}}{BPII} \cdot 100\%. \quad (9)$$

где $D_{DTR.II}$ – доля дохода региона от транзита в валовом региональном продукте, %;

D_{TR} – доход региона от транзита, р.

Чем больше доля дохода от транзитных перевозок, тем их больше и выше степень развития транзитного потенциала.

10. Доля транзитных потоков в общей величине перевезенных грузов:

$$D_{TR.II} = \frac{OB_{TR.II}}{OB_{OBSH}} \cdot 100\%. \quad (10)$$

где $OB_{TR.II}$ – величина перевезенного транзитного потока, проходящего по территории региона, т;

OB_{OBSH} – общая величина перевозимых грузов по территории региона, т.

Чем больше доля транзитных потоков, тем лучше развит транзитный потенциал региона.

Аналогичные показатели могут быть рассчитаны по транзиту пассажиров.

Все показатели прямо влияют на степень развития транзитного потенциала за исключением времени движения и перемещения потока, т. е. чем выше их уровень, тем больше степень развития транзитного потенциала региона. Показатели времени оказывают обратное влияние на транзитный потенциал, т. е. чем выше их уровень, тем хуже развит потенциал.

В связи с тем что показатели времени и скорости – обратные, то их одновременное применение нецелесообразно. Поэтому в методику расчета степени развития транзитного потенциала предлагается включить показатели скорости движения и перемещения транзитного потока. По показателям, оказывающим прямое влияние на транзитный потенциал региона, предлагается рассчитывать динамический коэффициент изменения (K_{DM}):

$$K_{DM} = \frac{M_t}{M_{t-1}}, \quad (11)$$

где M_t – значение показателя M в отчетном году;

M_{t-1} – значение показателя M в прошлом году.

Для оценки транзитного потенциала можно использовать подход, основанный на расчете среднего динамического показателя (K_{DP}):

$$K_{DP} = \sqrt[n]{K_{DM}}. \quad (12)$$

Уровень среднего динамического показателя будет свидетельствовать о степени развития транзитного потенциала региона. Бывает высокая степень развития; средняя – высокая степень развития; средняя степень развития; средняя – низкая степень развития; низкая степень развития.

Данная градация позволяет установить более точное значение степени развития транзитного потенциала региона и разработать конкретные мероприятия по ее повышению, т. к. критерии “высокая степень развития”, “средняя степень развития” и “низкая степень развития” будут отражать конкретные значения показателей, а критерии “средняя – высокая”, “средняя – низкая” – зону неопределенности исследуемых показателей, которые покажут наметившуюся тенденцию роста или снижения степени развития транзитного потенциала региона (таблица).

Градация степени развития транзитного потенциала

Степень развития потенциала	Градация степени				
	высокая	средняя – высокая	средняя	средняя – низкая	низкая
$CP_{\text{ТЭП}}$	$\geq 0,9$	0,8-0,7	0,6-0,5	0,4-0,3	$2,0 \leq$

При этом следует отметить, что для высокой степени развития транзитного потенциала характерна идеальная модель уровня показателей:

1) значение скорости передвижения транзитного потока должно стремиться к скорости его движения:

$$C_{\text{П}} \approx C_{\text{ДВ}}; \quad (13)$$

2) значение времени доставки должно соответствовать времени движения транзитного потока:

$$V_{\text{П}} \approx V_{\text{ДВ}}; \quad (14)$$

3) значения всех остальных показателей должны иметь наиболее высокий уровень.

Заключение

Таким образом, систематизированные показатели по оценке транзитного потенциала региона позволят установить степень его развития, провести сравнительный анализ по каждой области Республики Беларусь и разработать стратегическую карту, в которой будет определен вектор развития транзитного и логистического потенциалов Могилевской области.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. *Ивуть, Р. Б.* Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы / Р. Б. Ивуть, А. Ф. Зубрицкий, А. С. Зиневич // *Новости науки и технологий.* – 2015. – № 1. – С. 19–33.
2. *Полещук, И. И.* Логистический потенциал Беларуси: его оценка и использование / И. И. Полещук // *Белорусский экономический журнал.* – 2013. – № 3. – С. 87–97.
3. *Фрейдман, О. А.* Анализ логистического потенциала региона / О. А. Фрейдман. – Иркутск : ИрГУПС. – 2013. – 164 с.
4. *Кудряшов, Н.* Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке [Электронный ресурс] / Н. Кудряшов, А. Нечай // *Журнал международного права и международных отношений.* – 2012. – № 3. – С. 92–98. – Режим доступа: http://elib.bsu.by/bitstream/123456789/31265/1/2012_3_JILIR_kudryshov_nechay.pdf. – Дата доступа: 21.12.2018 г.
5. *Ларин, О. Н.* Развитие транзитного потенциала транспортной системы как фактор повышения предпринимательской активности в регионе / О. Н. Ларин, В. В. Вязовский // *Вестник Южно-Уральского государственного университета. Экономика и менеджмент.* – 2011. – № 41(258). – С. 53–56.

Поступила в редакцию 10.04.2019 г.

Контакты: +375 29 3361814 (Романькова Татьяна Васильевна)

Romankova T. METHODOLOGICAL ASPECTS OF ASSESSING REGIONAL TRANSIT POTENTIAL.

The article discusses the concept of “transit potential of the region”, highlights the main approaches to understanding its essence by different authors. The indicators for assessing the transit potential of the region are systematized, and a methodology and criteria for determining the degree of its development are proposed.

Keywords: transit potential, region, degree of development, transit flow, indicators.