

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА СТРАНЫ ПРИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

С. М. Гедрис

Институт бизнеса БГУ
Минск, Беларусь

Provides indicators for assessing the country's transit potential for rail transportation, analyzes the structure of indicators and methods for calculating them

В целях повышения транзитной привлекательности Белорусская железная дорога реализует комплексную программу, предусматривающую развитие международных транспортных коридоров, повышение скоростей движения поездов.

В течение последнего десятилетия на территории Республики Беларусь сформирован ряд устойчивых железнодорожных направлений транзитных грузопотоков. Это в первую очередь перевозки российских и казахстанских внешнеторговых грузов в порты Балтийского моря. Кроме того, большое значение имеют перевозки в страны Западной Европы и обратно по II Международному транспортному коридору, включая перевозки в сообщении с Китаем.

Выгодное геополитическое расположение Белорусской железной дороги на стыке колеи 1435 мм и 1520 мм предопределяет ее важную роль в качестве связующего звена между Европой и Азией в направлении Восток – Запад – Восток.

За 9 месяцев 2017 г. количество контейнерных поездов, проследовавших транзитом по Белорусской железной дороге из Китая в Европу, составило 1109 или 161,7 % к аналогичному периоду 2016 г., а из Европы в Китай – 759 поездов (201,9 % к аналогичному периоду 2016 г.).

Ряд авторов при исследовании транзитного потенциала рассматривает следующие факторы, оказывающие влияние на его развитие [4]: внешние или экзогенные (геоэкономические и геополитические) (рис. 1); внутренние или эндогенные (инфраструктурные, технологические, экономико-правовые) (рис. 2).

Качественная и количественная оценка указанных факторов (критериев оценки) позволит получить общую интегральную оценку транзитного потенциала страны при перевозках железнодорожным транспортом.

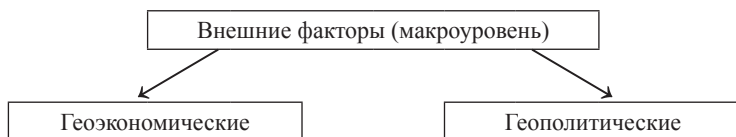


Рис. 1



Рис. 2

Оценка проводится в следующем порядке:

- 1) выбор факторов и частных критериев оценки транзитного потенциала при железнодорожных перевозках;
- 2) сбор статистической информации о критериях;
- 3) определение весовых коэффициентов факторов методом парных сравнений (по методике Т. Саати);
- 4) определение коэффициентов важности по каждому фактору с помощью матриц парных сравнений, используя для сравнения оценки транзитного потенциала страны по критериям для других видов транспорта или потенциально возможные (либо прогнозные) показатели;
- 5) расчет интегральной оценки (приоритетов):

$$I_{\Phi} = \sum_{i=1}^m w_i \cdot k_i, \quad (1)$$

где w_i – весовой коэффициент фактора; k_i – коэффициент важности фактора; m – количество факторов;

- 6) полученные интегральные оценки можно сравнить с аналогичными рассчитанными показателями для других видов транспорта и оценкой, рассчитанной по прогнозным показателям.

Качественную оценку критериев можно произвести экспертным путем.

Оценка геоэкономических факторов. В данной группе целесообразно учитывать следующие критерии:

- географическое положение страны;
- степень интеграции национальной железнодорожной транспортной системы в международную (наличие международных транспортных коридоров);
- темп роста производства (добывающей промышленности как тяготеющей к железнодорожным перевозкам);

- уровень развития железнодорожной инфраструктуры в сопредельных странах;
- уровень спроса сопредельных стран на основные сырьевые ресурсы (лес, нефтепродукты, лес, минеральные удобрения);
- темп роста ВВП стран-потребителей транзитного потока;
- изменение ширины железнодорожной колеи.

Оценка геополитических факторов. Эта группа включает в себя такие критерии, как:

- стабильность политического режима;
- военные конфликты в сопредельных странах
- переориентация транзитных потоков
- изменение вектора торговли сопредельных стран;
- взаимоотношения сопредельных стран и Республики Беларусь с сопредельными странами (наличие санкций).

Оценка инфраструктурных факторов. В данную группу факторов входят:

1. Показатели транспортной обеспеченности и доступности, отражающие уровень транспортного обслуживания предприятий и населения, к которым относят:

- показатель густоты сети d_s (км/1000 км²), измеряемый отношением протяженности эксплуатационной длины сети L_3 к площади территории S ;
- показатель густоты сети d_n , характеризующий транспортную обеспеченность населения, км/10 000 чел,

$$d_n = \frac{10\,000 L_3}{N}, \quad (2)$$

где N – численность населения, чел.;

– для обобщенной характеристики транспортной обеспеченности территории немецкий статистик Э. Энгель предложил формулу определения единого показателя густоты сети d_3 с учетом и площади, и численности населения:

$$d_3 = \frac{L_3}{\sqrt{SH}}, \quad (3)$$

2. Модернизация пунктов пропуска транзитных потоков через государственную границу Республики Беларусь.

- 3. Уровень развития логистической инфраструктуры.
- 4. Рациональность размещения логистических центров.
- 5. Величина общей складской площади логистических центров.

Оценка технологических факторов. В данной группе целесообразно учитывать следующие критерии:

- скорость доставки грузов на основных направлениях следования транзитных грузопотоков, в том числе на участках Международных транспортных коридоров;
- существующие таможенные технологии, обуславливающие скорость пересечения границы;
- процент использования интермодальных контейнерных перевозок в общем объеме транзита;
- темп роста производительности труда персонала по основной деятельности;
- уровень компетенции трудовых ресурсов;
- наличие (процент) международных «электронных» перевозок груженых и порожних вагонов;
- индекс эффективности логистики LPI.

Оценка экономико-правовых факторов. В данной группе учитывать следующие критерии:

- объем транзитного грузооборота, приходящийся на 1 дол. ВВП Беларуси;
- доход от транзита на 1 т перемещаемого транзитом груза;
- уровень тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом и размер платы за дополнительные услуги;
- разработка и степень выполнения республиканских программ развития транзитного потенциала страны [3].

Таким образом, используя перечисленные факторы, влияющие на транзитный потенциал страны при перевозках железнодорожным транспортом, и частные критерии оценки, возможен расчет общей интегральной оценки транзитного потенциала страны, его анализ и разработка мер по развитию.

Список использованной литературы

1. Белорусская железная дорога развивает инфраструктуру грузовых терминалов, расположенных на белорусско-польской границе [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.rw.by/corporate/press_center/corporate_news/2017/11/beloruskaja_zheleznaja_dor889/. – Дата доступа : 15.11.2017.
2. Оценка транзитного потенциала международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» / О. А. Павленко // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – № 1. – 2017. – С. 55–63.
3. Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы: Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 18 июля 2016 г. № 560.
4. Кудряшов, Н. Г. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке / Н. Г. Кудряшов, А. А. Нечай // Журнал международного права и международных отношений. – № 3. – 2012. – С. 92–98.