

2. Коровяковский Д. Г., Рудакова Е. Н., Галушкин А. А., Дианова В. Ю. и др. Подготовка специалистов с высшим образованием по специальности «Таможенное дело»: российский и зарубежный опыт. М.: Юстиция, 2016. 343 с.

3. Уманский, А. Л. Педагогическое сопровождение процесса развития лидерского потенциала подростка // Вестник Костромского государственного университета им. Н. А. Некрасова. — 2004. — №2. — С. 44—50.

## **ВОПРОСЫ МЕТОДОВ ОЦЕНКИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА СТРАНЫ**

*Н. Г. Кудряшов*

*Белорусский государственный университет,  
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, cygnetnika86@mail.ru*

Рассмотрены аспекты реализации транзитного потенциала страны, предложены элементы авторской методики оценки транзитного потенциала, основанной на расчете индексных показателей в соответствии с выделенным факторами.

Ключевые слова: транзитный потенциал; индекс эффективности логистики; международный транзит; индексный метод, экспорт транспортно-логистических услуг.

## **ISSUES OF METHODS FOR ASSESSING THE TRANSIT POTENTIAL OF THE COUNTRY**

*N. Kudrashou*

*Belarusian State University,  
4 Nezavisimosti ave., Minsk, 220030, Republic of Belarus, cygnetnika86@mail.ru*

The article deals with the issues of implementing the country's transit capacity, proposes elements of the author's methodology for assessing the transit potential, based on the calculation of index indicators in accordance with the identified factors.

Key words: transit potential; logistics performance index; international transit; index method, export of transport and logistics services.

Существует несколько различных международных методик, позволяющих отслеживать динамику эффективности логистической деятельности и отдельных аспектов текущей торговой политики государства: *LPI Index* (Индекс эффективности логистики), метод Делфи, Индекс развития рынка логистики в странах с развивающейся экономикой, Индекс глобальной интеграции *DHL* (*DHL Global Connectedness Index*) и

другие. Однако недостаточно проработанными остаются вопросы реализации транзитного потенциала страны. Большинство исследований в данной сфере сконцентрированы на анализе отдельных количественных показателей, таких как: объем транзитных перевозок, экспорт транспортных и логистических услуг, пропускная способность магистралей и пунктов пропуска через границу и других. Актуальным представляется комплексный подход к оценке реализации транзитного потенциала страны.

Транзитный потенциал представляется как совокупность внешних и внутренних факторов, определяющих возможности страны по оказанию транспортно-логистических услуг в целях обслуживания международных транзитных потоков грузов и пассажиров, следующих по ее территории [1, с. 97]. Среди факторов особое значение в современных условиях приобретают внутренние факторы, зависящие в первую очередь от экономической политики государства: инфраструктурные, технологические и экономико-правовые.

В исследованиях предлагается использовать индексный метод, основанный на разработке интегрального индекса реализации транзитного потенциала (ИРТП). Для определения компонентов индекса использованы выявленные факторы реализации транзитного потенциала и показатели, их характеризующие. Среди показателей инфраструктурных факторов выделены: коэффициенты плотности автомобильных и железнодорожных дорог (коэффициенты Энгеля и Успенского); удельный вес населения, занятого в транспортно-логистической сфере в общей численности трудоспособного населения; качество логистической инфраструктуры (согласно субиндекса эффективности логистики *LPI*). Технологических: качество приграничного обслуживания и таможенного оформления (согласно субиндекса эффективности логистики *LPI* «таможня»); доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов (%) (для авто и ж/д транспорта); потенциал контейнерных перевозок (возможность использования контейнеров на дальние расстояния в общем объеме перевозок грузов); коэффициент неравномерности грузопотоков (соотношение количества порожних и груженых рейсов). Экономических: доля экспорта транспортно-логистических услуг во всех видах услуг; объем перемещаемых транзитных грузов (тыс. тонн); доля транзитных грузов в общем объеме перемещаемых в стране грузов; объем транзитного грузооборота, приходящийся на 1 евро ВВП.

Индекс реализации транзитного потенциала представляется тремя блоками показателей в соответствии с выделенными факторами реализации транзитного потенциала. При подсчёте индекса каждому блоку

присваивается весовой коэффициент в зависимости от степени влияния (0,25 для блока «инфраструктурные факторы», 0,25 для блока «технологические факторы» и 0,5 для блока «экономические факторы»). Статистические данные для расчета показателей взяты из официальных источников [2]. Индекс рассчитан с 2016 по 2019 года включительно. Приведем результаты расчетов ИРТП (базисный год — 2013) для некоторых стран за 2016 и 2019 годы соответственно: Беларусь — 1,0530 и 1,0105, Польша — 1,0613 и 1,1548, Литва — 1,0357 и 1,0253, Эстония — 0,9703 и 1,0768, Латвия — 0,9963 и 1,0673, Бельгия — 0,9708 и 0,8750, Нидерланды — 0,9857 и 0,9882, Австрия — 1,0109 и 1,0861, Болгария — 0,9851 и 0,8081, Румыния — 1,1536 и 1,4764, Словакия — 1,0826 и 1,1438, Словения — 1,0356 и 1,0831, Дания — 0,9897 и 0,9036, Швеция — 0,8475 и 0,9256, Швейцария — 0,9673 и 1,1178, Финляндия — 1,2267 и 1,0250, Чехия — 0,9972 и 0,9721, Венгрия — 0,9767 и 1,0280.

Можно выделить три группы стран в зависимости от показателей ИРТП:

I. Румыния, Польша, Словакия, Словения, Латвия, Эстония.

II. Беларусь, Литва, Венгрия, Австрия, Чехия, Швейцария, Финляндия.

III. Бельгия, Нидерланды, Болгария, Дания, Швеция.

В наиболее экономически развитых европейских странах (Нидерланды, Бельгия, Швейцария, Швеция) динамика ИРТП показала равномерное снижение либо незначительный рост в рассматриваемый период, что можно объяснить уже имевшимся высоким уровнем развития транзитного потенциала и переориентацией части международных транзитных потоков через другие страны, в которых наблюдался рост ИРТП (Польша, Румыния, Латвия, Эстония). Возможно, это также связано с изменением структуры экономики, направленным на оказание других видов услуг и/или производства товаров внутри страны. Ни в одной из рассматриваемых стран не наблюдалось как снижения субиндекса «инфраструктурные факторы», так и его существенного роста, за исключением отдельных стран (Литва, Эстония). Инфраструктурные факторы в меньшей степени оказали влияние на ИРТП в рассматриваемый период. Изменения этих показателей носят долгосрочный характер.

Технологические факторы оказали наибольшее влияние в тех странах, где изначально были низкие показатели, характеризующие контейнерные перевозки грузов. Эти страны (Латвия, Румыния, Литва, Словения) смогли в большей степени реализовать возможности контейнерных перевозок, добиться экономии времени и увеличения транзитных потоков товаров через свою территорию. Эффективное управление це-

пиями поставок, наблюдавшееся в этих странах, позволило максимально загружать контейнеры, которые ранее следовали порожними в обратном направлении. Достаточная значимость технологических факторов наблюдалась в тех странах, где развиты интермодальные перевозки, т. е. значительная часть транзитного маршрута через страну осуществляется внутренним водным и (или) железнодорожным транспортом, в то время как автомобильный транспорт занимает незначительную часть маршрута (Нидерланды, Австрия, Польша, Эстония).

Анализ динамики показателей результирующих экономических факторов не позволяет говорить о существенном влиянии на них инфраструктурных и технологических факторов, поскольку между ростом и снижением данных факторов не прослеживается очевидной зависимости. Это может свидетельствовать о том, что на экономические (результирующие) факторы влияние оказывают внешние условия (геоэкономические и геополитические).

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Кудряшов, Н. Г., Нечай А. А. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке / Н. Г. Кудряшов, А. А. Нечай // Журнал международного права и международных отношений. — 2012. — № 3. — С. 92—99.
2. Regional Statistics by NUTS classification [Electronic recourse] // Eurostat : [site]. [2021]. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/regions/data/database> — Date of access: 12.08.2021.

## ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ УЧЕБНОЙ АУДИТОРИИ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ОРИЕНТАЦИИ СТУДЕНТОВ

*В. А. Острога*

*Белорусский государственный университет,  
пр. Независимости, 220030, г. Минск, Беларусь [ostroga.v@mail.ru](mailto:ostroga.v@mail.ru)*

В исследовании отмечается, что использование специально оборудованных аудиторий позволяет получать в университетах более высокий образовательный и воспитательный эффект. Объясняется на примере характеристики музейной экспозиции и отдельных экспонатов, как при обучении студентов на площадке специализированной аудитории “История таможенного дела Беларуси” по специальности “Таможенное дело” достигается цель значительного повышения интереса к будущей профессии специалиста таможенного дела.