

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ: СУЩНОСТЬ, ФАКТОРЫ РЕАЛИЗАЦИИ, ПОДХОД К ОЦЕНКЕ

Никита Кудряшов, Александра Нечай

Выгодное геоэкономическое положение Республики Беларусь и постоянный рост международных перевозок позволяют утверждать, что наша страна имеет высокий транзитный потенциал, который может использоваться во благо экономического развития.

Согласно статистике внешнеторгового баланса республики, сальдо по услугам за последние 5 лет стабильно положительное, причем наибольший удельный вес в экспорте услуг составляют транспортные услуги (67,3 % в 2011 г.) [9, с. 15]. Это означает, что транспортно-логистическая структура страны вносит весомый вклад в доходную часть бюджета. Эксперты Интеграционного комитета ЕврАзЭС оценивают реализацию транзитного потенциала Республики Беларусь в 50 %, Российской Федерации — в 68, Республики Казахстан — в 28 % [5, с. 7] (в расчеты включены возможности по транзиту грузов из стран ЕврАзЭС в третьи страны через страны ЕврАзЭС и транзит грузов из третьих стран в третьи страны через страны ЕврАзЭС).

Для более точной оценки степени реализации имеющегося транзитного потенциала страны необходимо, прежде всего, определиться с понятием «транзитный потенциал», выявить его структурные элементы и факторы, позволяющие его реализовать при данных условиях, и, наконец, оценить степень его реализации применительно к Республике Беларусь. В настоящей статье на основе теоретического подхода сделана попытка уточнения понятия «транзитный потенциал», уточнены и дополнены факторы реализации транзитного потенциала, предложен подход к оценке степени его реализации.

Теме международного транзита и реализации транзитного потенциала посвящены работы российских и зарубежных ученых и специалистов. Среди них Н. О. Дунаева [2], О. Н. Ларин [6], А. П. Суходолов [11], Ю. А. Щербанин [17] и др. Данная тема также затронута в работах белорусских ученых, занимающихся проблемами транспортной логистики. Среди них И. А. Еловой, А. А. Евсюк, В. В. Ясинский [3], А. В. Черно-

валов [16] и др. Однако ряд аспектов данной темы остается нераскрытым и малоисследованным, отсутствует единый подход к определению понятий, недостаточно обоснованными являются подходы к оценке степени реализации транзитного потенциала. Кроме этого, в настоящих условиях представляется необходимым уделять особое внимание политике государства и стран-соседей в области транспортного комплекса, от действий которых зависит его дальнейшее развитие и функционирование.

В наиболее общем смысле термин «потенциал» является сложной характеристикой какого-либо объекта или явления и означает возможность объекта в заданных условиях достигать определенных целей и решать поставленные задачи. Согласно толковослововому словарию русского языка, «потенциал» характеризуется как «совокупность всех имеющихся возможностей и средств в какой-либо области» [4, с. 859]. С экономической точки зрения, под потенциалом понимается «предельно возможный уровень улучшения показателей (эффективности) деятельности объекта при оптимальном использовании имеющихся ресурсов» [6, с. 10]. Рассмотрим транзитный потенциал как экономический ресурс, имеющий свою структуру, особенности и возможности реализации.

В различных источниках «транзит» определяется как «перевозка грузов или следование пассажиров из одного места страны, области в другое через лежащее на пути третье или из одного пункта в другой через промежуточные пункты» [4, с. 912] или просто как «перевозка грузов без перегрузок на промежуточных пунктах» [20]. Заметим, что перегрузочные операции не могут являться определяющей характеристикой транзита. Главной характеристикой, по нашему мнению, является нахождение конечного пункта доставки за пределами транзитной территории. Транзитный потенциал включает в себя транспортную инфраструктуру и возможности ее использования для движения пассажиров и грузов в данных условиях.

Авторы:

Кудряшов Никита Георгиевич — аспирант кафедры международных экономических отношений факультета международных отношений Белорусского государственного университета

Нечай Александра Александровна — кандидат экономических наук, доцент кафедры международных экономических отношений факультета международных отношений Белорусского государственного университета

Рецензенты:

Семак Елена Адольфовна — кандидат экономических наук, доцент кафедры международных экономических отношений факультета международных отношений Белорусского государственного университета

Курадовец Аркадий Иосифович — кандидат экономических наук, доцент кафедры международного бизнеса факультета международных экономических отношений Белорусского государственного экономического университета

Таким образом, понятие «транзитный потенциал» включает в себя предельно возможную совокупность внутренних средств и способностей по обслуживанию международных потоков грузов и пассажиров, следующих по территории страны при условии нахождения пунктов отправления и назначения за пределами национальной границы. Соответственно, главной функцией транзитного потенциала является обслуживание транзитных перевозок пассажиров и грузов, т. е. предоставление различного рода транспортно-логистических услуг.

Транзитный потенциал можно рассматривать внутри страны между различными ее регионами и в отношениях с другими странами как международный транзит. Именно последний позволяет стране включиться в систему мирохозяйственных связей, обеспечивая развитие технологий, получение дополнительных стимулов к развитию регионов. Говоря о транзитном потенциале страны в условиях возрастающей интенсивности международных перевозок, мы будем иметь в виду способность обслуживать международные перевозки при имеющихся в наличии ресурсах и тем самым способствовать экономическому развитию страны, увеличивая ее экспортные доходы.

Несмотря на то, что структура региональных транзитных перевозок неоднородна по причинам различий географического положения, уровня социально-экономического развития и производственной специализации регионов, с позиций функционального подхода исследователи выделяют следующие виды транзитных перевозок [2, с. 13–14]:

1) перевозки, выходящие за пределы административной границы региона: международные транзитные перевозки; межрегиональные транзитные перевозки.

2) перевозки, осуществляемые в пределах административной границы региона: междугородные транзитные перевозки; внутригородские транзитные перевозки.

В рамках данной статьи нас интересуют международные транзитные перевозки как составляющая сложной системы международного транзита. Все виды транзитных перевозок рассматриваются как «совокупность взаимозависимых элементов, образующих единое целое и обеспечивающих процесс перемещения в пространстве пассажиров и грузов» [2, с. 14]. Элементы транзита не могут рассматриваться отдельно друг от друга, поскольку имеют взаимообусловленное влияние. Так, ограничения по использованию пропускной способности транспортной системы будут влиять на все виды перевозок. В другом случае может формироваться синергетический эффект при более рациональном использовании ресурсов.

В законодательных актах Республики Беларусь, Российской Федерации и Таможенного союза понятие «транзит» увязано с разъяс-

нением содержания понятия таможенной процедуры. В статье 167 «Содержание таможенного режима» уже утратившего силу Таможенного кодекса Российской Федерации мы можем найти определение понятия «международный таможенный транзит», который рассматривается как «таможенный режим, при котором иностранные товары перемещаются по таможенной территории Российской Федерации под таможенным контролем между местом их прибытия на таможенную территорию Российской Федерации и местом их убытия с этой территории (если это является частью их пути, который начинается и заканчивается за пределами таможенной территории Российской Федерации) без уплаты таможенных пошлин, налогов, а также без применения к товарам запретов и ограничений экономического характера, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешнеторговой деятельности» [12]. Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации» [7, ст. 233] и проект Закона Республики Беларусь «О таможенном регулировании» при определении понятия процедуры таможенного транзита отсылают нас к законодательству Таможенного союза [8, ст. 191], в Таможенном кодексе которого таможенный транзит рассматривается как таможенная процедура, в соответствии с которой товары перевозятся под таможенным контролем по таможенной территории таможенного союза, в том числе через территорию государства, не являющегося членом таможенного союза, от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов с применением запретов и ограничений, за исключением мер нетарифного и технического регулирования [13, ст. 215]. В этих определениях законодательно закреплены условия неприменения или применения к перемещаемым объектам мер экономической политики (перемещение грузов без взимания таможенных пошлин, налогов).

С экономической точки зрения, транзитный потенциал рассматривается как «совокупная способность всех видов транспорта обеспечивать эффективное обслуживание международных потоков грузов, следующих без таможенной очистки по территории страны от пункта отправления до пункта назначения» [6, с. 11]. А. П. Суходолов под транзитным потенциалом понимает «возможность перемещения по территории страны грузов третьих стран под контролем таможенных органов без взимания таможенных пошлин и налогов» [11]. Одно из наиболее емких определений транзитного потенциала, отражающее его экономическую сущность, дано в Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 г.: «транзитный потенциал представляет собой совокупность внешних и внутрен-

них факторов и условий, определяющих возможности государства предоставлять услуги по осуществлению международного транзита через свою территорию» [14, п. 3.6]. Не трудно заметить, что в широком смысле транзитный потенциал представляет собой возможности транспортно-логистической системы страны по обслуживанию международных транзитных потоков грузов и пассажиров. Таким образом, экономическое содержание понятия «транзитный потенциал» определяется с позиций экономического ресурса, в данном случае — транспортно-логистической услуги, улучшающей экспортные показатели страны, приносящей доход или иное благо ее владельцу (владельцам), т. е. государству, фирмам, обществу в целом. Исходя из вышесказанного определим транзитный потенциал страны как совокупность внешних и внутренних факторов, определяющих возможности страны по обслуживанию международных транзитных грузовых и пассажирских транспортных потоков, следующих по ее территории без применения к объектам транспортировки мер государственной экономической политики.

Анализ транзитного потенциала страны производится со стороны предложения, т. е. перечня и характеристики имеющихся ресурсов в соответствии с классификатором услуг, данным ГАТС. Качество транзитного потенциала определяется оценкой со стороны издержек транспортных услуг и уровня спроса на них на мировом рынке. Иначе говоря, реализация транзитного потенциала страны предполагает оценку возможностей страны и ее регионов (как ее структурных элементов) формировать, определять и удовлетворять потребности мирового рынка в транзитных перевозках. При этом реализация транзитного потенциала должна отражать фактический, реально достигнутый уровень в сложившихся обстоятельствах, т. е. быть количественно и качественно измеримой.

В международной статистике используется показатель, количественно отражающий степень реализации на практике транзитного потенциала страны. Так, Всемирная торговая организация (ВТО) собирает данные по всем странам мира по торговле коммерческими услугами, в том числе по транспорту. В методических комментариях ВТО к выборке статистических данных объясняется, что «статистика по транспорту охватывает все транспортные услуги (морского, воздушного и других видов транспорта, включая сухопутный, внутренний водный, космический и трубопроводный), оказанные резидентами одной экономики для резидентов другой и включающие в себя перевозку пассажиров, перемещение товаров (грузов), аренду (чартеры) перевозчиков с экипажем, а также связанные с этим вспомогательные услуги» [18]. Нужно отметить, что в статистику по транспорту не включаются данные по

товарам и услугам, приобретаемым отдельными путешественниками для целей личного потребления.

Экспорт коммерческих услуг, в том числе и транспортных, в мировой практике рассматривается как кредиты или денежные поступления, поэтому для экспорта транспортных услуг часто используется следующее определение: экспорт транспортных услуг — «денежные поступления резидентов одной страны за услуги, оказанные ими резидентам другой страны по перевозке на всех видах транспорта пассажиров и грузов с учетом аренды перевозчиков с экипажем и оказания связанных вспомогательных услуг» [2, с. 23].

Экспорт транспортных услуг используется в качестве количественного показателя, при помощи которого пытаются отследить степень реализации на практике транзитного потенциала. Данные по экспорту транспортных услуг показывают, что на долю Беларуси приходится не более 0,1 % от общемирового объема [1, с. 165]. Учитывая выгодное географическое положение, а также степень развития транспортно-логистической системы Беларуси, данный уровень экспорта транспортных услуг представляется недостаточным. Это означает, что наша страна не в полной мере использует свой транзитный потенциал. Однако обслуживание международного транзита представляет собой лишь одну из разновидностей экспорта транспортных услуг, поскольку последний включает в себя целый перечень сопутствующих услуг, который ежегодно увеличивается. Поэтому данная оценка степени реализации транзитного потенциала представляется не совсем точной и полной.

При исследовании транзитного потенциала учеными (Н. О. Дунаева [2], О. Н. Ларин [6], С. М. Резер [10], А. П. Суходолов [11] и др.) вполне обоснованно были выделены группы факторов, оказывающих влияние на развитие транзитного потенциала страны (см. таблицу). Среди внутренних факторов, представленных на микроуровне, можно выделить еще одну группу — экономико-правовые факторы. Сюда отнесем государственную экономическую политику в сфере международных перевозок и их обслуживания, которая включает применение государством нетарифных мер и других ограничений в данной сфере, условия и возможности доступа зарубежных инвестиций на внутренний рынок страны (в т. ч. в транспортно-логистическую систему), законодательное регулирование международного транзита на национальном уровне.

Транзитный потенциал предлагается оценивать, исходя из вышеуказанных факторов его реализации. С позиций данного подхода каждый из факторов подлежит количественной и/или качественной оценке.

Факторы реализации транзитного потенциала

Внешние (макроуровень)		Внутренние (микроуровень)	
Геоэкономические	Геополитические	Инфраструктурные	
<p>Общие тенденции развития и взаимодействия международных экономических систем.</p> <p>Выгодное географическое положение (расположение территории относительно глобальных экономических центров).</p> <p>Наличие в сопредельных странах емких развивающихся рынков.</p> <p>Положение и роль страны в международном экономическом сообществе.</p> <p>Территориальная и видовая структура международных перевозок.</p> <p>Степень интеграции национальной транспортной системы в международную транспортную систему.</p> <p>Региональная экономическая интеграция</p>	<p>Политический риск (стабильность политического режима в странах, расположенных в русле прохождения транзитных грузопотоков).</p> <p>Безопасность международных транспортных коридоров.</p> <p>Доступность зарубежных экономик для инвестиций, интеграционных процессов, рыночной экономики</p>	<p>Уровень развития транспортной инфраструктуры (высокая пропускная способность транспортной сети и пунктов взаимодействия всех видов транспорта, наличие необходимого количества транспортно-логистических центров).</p> <p>Рациональное размещение объектов транспортной инфраструктуры.</p> <p>Модернизация приграничных пунктов пропуска со значительным повышением пропускной способности</p>	
		Технологические	<p>Применение интермодальных контейнерных перевозок.</p> <p>Использование современных информационных технологий на всех этапах процесса перевозки.</p> <p>Внедрение логистических принципов и методов управления процессом товародвижения.</p> <p>Эффективность таможенных технологий (в т. ч. процесса таможенного оформления).</p> <p>Технико-технологические разработки.</p> <p>Подготовка кадров в сфере транспортно-логистического обслуживания</p>
		Экономико-правовые	<p>Государственная экономическая политика (нетарифные меры и другие ограничения).</p> <p>Доступ зарубежных инвестиций на внутренний рынок страны.</p> <p>Регулирование международного транзита на национальном уровне.</p> <p>Ситуация в сфере приватизации объектов транспортной инфраструктуры</p>

И с т о ч н и к: составлено автором по [2; 6; 10; 11].

Внешние (экзогенные) факторы в целом представляют собой условия внешней среды, на которые государство как субъект управления или не влияет, или оказывает косвенное воздействие. В основном они поддаются качественной оценке. В рамках данной статьи обратим внимание на внутренние (эндогенные) факторы, на которые направлены меры макроэкономической политики. Для количественной оценки инфраструктурных факторов выделим главные составляющие транзитного потенциала, приносящие основной доход от обслуживания транзитных перевозок. Это трубопроводный, железнодорожный, автомобильный, воздушный транспорт и услуги придорожного сервиса.

Исследователями предложены показатели, которые отражают уровень транспортно-обслуживания хозяйства и непосредственно относятся к выделенным инфраструктурным факторам. Это показатели транспортной обеспеченности и доступности [15, с. 29–31]:

— густота сети на 1000 км² рассчитывается по формуле

$$d_s = \frac{1000L_3}{S}, \quad (1)$$

где L_3 — протяженность эксплуатационной длины сети; S — площадь территории;

— транспортная обеспеченность населения на 10 000 человек:

$$d_H = \frac{1000L_3}{H}, \quad (2)$$

где H — численность населения;
— обобщенный показатель (формула Энгеля)

$$d_3 = \frac{L_3}{\sqrt{HS}}; \quad (3)$$

— формула Успенского, учитывающая объем предъявленных к транспортировке грузов

$$d_y = \frac{L_3}{\sqrt[3]{SHQ}}, \quad (4)$$

где Q — вес предъявленных к перевозке грузов.

Первые два показателя характеризуют уровень густоты транспортной сети, коэффициенты Энгеля и Успенского дают более полную картину, позволяя правильно сравнивать обеспеченность путями сообщения стран и районов с различной плотностью населения. Чем выше показатель, тем больше развита сеть. Существуют также различные модифицированные коэффициенты. Например, Л. И. Василевский предложил использовать коэффициент Успенского в модифицированном виде: в формуле (4) вместо третьего множителя под знаком кубического корня использовать суммарный физический вес продукции промышленности и сельского хозяйства, выпускаемой на рассматриваемой территории [15, с. 31]. Такой подход позволил оценить потребность в путях сообще-

ния для существующего объема производства в регионе. Следует добавить, что необходимо также характеризовать и сравнивать общую плотность транспортной сети в транзитных странах и группах стран. Очевидно, что пути сообщения разных видов транспорта не равноценны. На основании пропускной способности путей сообщения различных видов транспорта и собственных аргументированных выводов учеными предложены коэффициенты приведения транспортной линии к 1 км железных дорог: водные пути в среднем равноценны железным дорогам; 1 км автодороги с твердым покрытием соответствует 0,15 км железных дорог; 1 км автомагистрали — 0,45 км, 1 км грунтовых дорог — 0,01 км и т. д. [15, с. 34].

Применив модифицированную формулу Успенского, выведем показатель, который отображает, насколько существующая автотранспортная и железнодорожная транзитная сеть удовлетворяет потребность в путях сообщения относительно транзитных перевозок грузов

$$d_3 = \frac{L_r + 0,45L_m}{\sqrt[3]{SHQ}}, \quad (5)$$

где L_r — протяженность длины железной дороги, обслуживающей транзитные перевозки; L_m — протяженность длины международных транспортных коридоров, проходящих через территорию страны и обслуживающих транзитные перевозки; Q — суммарный вес перемещенных транзитом грузов за год.

В специальной литературе транзитный потенциал оценивают, опираясь на данные национальной и международной статистики. Причем встречаются два способа такой оценки: 1) через сопоставление объемов грузовых и пассажирских транзитных перевозок по территории страны в определенный период по видам транспорта (при анализе транзитного потенциала многие эксперты также приводят данные об общих объемах грузовых контейнерных перевозок между Западной Европой и Восточной Азией); 2) посредством анализа структуры доходов от транзита. Следует отметить, что во втором случае в оценку включены доходы, полученные от функционирования объектов придорожного сервиса.

Для макроэкономической оценки транзитного потенциала перевозки грузов различными видами транспорта предлагаем использовать показатель, отображающий объем грузооборота в тонно-километрах (грузооборот — количество тонн, приведенных на 1 км), приходящийся на 1 дол. ВВП республики

$$d_t = \frac{\sum QL}{\text{ВВП}}, \quad (6)$$

где Q — суммарный вес перемещенных транзитом через территорию республики грузов; L — протяженность транзитного коридора (международного транспортного коридора) по территории республики.

Аналогичный показатель может быть применен для пассажирооборота, где Q — количество перемещенных транзитом пассажиров через территорию республики.

Имея статистические данные по объемам перемещаемого транзитом груза в течение определенного периода времени по видам транспорта, можно дать прогноз относительно величины транзитных потоков, используя широко известный метод линейной экстраполяции. Пусть Q_0 — объем перевозок в рассматриваемом году, ΔQ — темп роста перевозок за предыдущие два года, y_i — порядковый номер года перспективного периода, на который делается прогноз. Тогда потенциальный объем перевозок в интересующем нас году рассчитывается по формуле

$$Q_i = Q_0 + \Delta Q y_i. \quad (7)$$

Аналогично, если P_0 — объем доходов от транзита в рассматриваемом году (млн дол. США); ΔP — темп роста доходов за предыдущие два года; y_i — порядковый номер года перспективного периода, на который делается прогноз, то потенциальный доход от транзита равен

$$P_i = P_0 + \Delta P y_i. \quad (8)$$

Для того чтобы узнать, какой доход приносит перемещение 1 т груза через территорию республики, необходимо получить частное от объема доходов от транзита (за вычетом доходов от услуг придорожного сервиса при расчетах для автомобильного транспорта. — Н. К., А. Н.) и величины объема перевозок (в т). Обозначим как T доход от перемещения 1 т груза по территории страны, P_s — доход от услуг придорожного сервиса

$$T = \frac{P}{Q} \text{ или } T = \frac{P - P_s}{Q}. \quad (9)$$

Прогнозируемый доход от перемещения 1 т груза в определенном году по методу линейной экстраполяции

$$T_i = \frac{P_0 + \Delta P t_i}{Q_0 + \Delta Q t_i}. \quad (10)$$

где t_i — порядковый номер перспективного года.

Говоря о технологических факторах, в первую очередь, мы имеем в виду применение логистической концепции к реализации транзитного потенциала, что позволяет скоординировать взаимодействие всех участников цепочки поставок. Технологические факторы реализации транзитного потенциала подлежат качественной оценке. Данную оценку предлагается производить, используя индекс качества логистики (*Logistics Performance Index (LPI)*), разработанный экспертами Всемирного банка. Оценка стран по индексу *LPI* проводится ими по шести элементам, выбранным на основе последних теоретических и эмпирических исследований и практического опыта специалистов, занимающихся логистикой в международных грузоперевозках [19, р. 7]:

— эффективность процесса оформления (быстрота, простота и прогнозирование формальностей) пограничными агентствами, в том числе таможенными органами;

— качество логистической транспортной информационно-технологической инфраструктуры;

— простота и доступность организации международных поставок по конкурентной цене;

— уровень компетентности логистического обслуживания;

— возможность отслеживать международные поставки;

— своевременность полного завершения поставок.

Данные элементы фактически соответствуют выделенным нами технологическим факторам реализации транзитного потенциала. Сравнительную оценку реализации транзитного потенциала по технологическим факторам представляется возможным дать путем сопоставления индексов *LPI* и его элементов в отношении Республики Беларусь и сопредельных стран, участвующих в международной транзитной цепочке. Прежде всего, это страны Евросоюза в целом, Российская Федерация, Китай, а также граничащие с Республикой Беларусь страны — Украина, Польша, Литва, Латвия, Эстония. Следует отметить, что индекс *LPI* для Республики Беларусь снизился до 91-го места в 2012 г. по сравнению с 74-м местом в 2007 г. [19, р. 38].

Упомянув фактор внедрения логистических принципов и методов управления процессом перевозки среди технологических факторов, необходимо отметить, что одной из основных причин неэффективного использования транзитных возможностей транспортных систем является неравномерность транзитного грузопотока по направлениям перевозок. Для количественной оценки уровня потенциальной недозагрузки подвижного состава по направлению с малым объемом транзитного грузопотока предлагается упрощенный коэффициент неравномерности грузопотока

$$\eta = \frac{|Q_o - Q_i|}{\max(Q_o, Q_i)}, \quad (11)$$

где Q_o и Q_i — объем грузопотока соответственно в одном и в обратном направлении, т.

Например, если среднее значение коэффициента неравномерности грузопотока по транзитному сообщению составляет 0,72, то 72 % транзитного грузового транспорта по данному направлению следует в порожнем состоянии.

Экономико-правовые факторы реализации транзитного потенциала также подлежат качественной оценке. Рамки статьи не позволяют дать такую оценку в силу специфики данных факторов. Однако следует отметить, что для эффективного использования последних

необходимо в большей степени задействовать рыночные механизмы, стимулирующие государственно-частное предпринимательство в транспортно-логистической сфере.

Проведенный анализ позволяет в целом и по отдельным направлениям собрать и систематизировать информацию, необходимую для более взвешенной оценки степени реализации транзитного потенциала Республики Беларусь, что будет сделано в перспективе. Тем не менее, даже при самом общем подходе можно сделать вывод о сильной взаимосвязи внутренних и внешних факторов. Получать максимальную выгоду от использования внешних факторов можно только при условии эффективного развития и использования факторов внутренних.

Таким образом, теоретический подход позволил дать характеристику транзитному потенциалу как совокупности 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. Транзитный потенциал рассматривается как экономический ресурс с позиций внешних и внутренних факторов его реализации. Среди внешних и внутренних факторов особое значение в современных условиях приобретает внутренние факторы, зависящие, в первую очередь, от экономической политики государства: инфраструктурные, технологические и экономико-правовые. Транзитный потенциал предлагается оценивать, исходя из качественных и количественных характеристик выделенных факторов, позволяющих, на наш взгляд, дать более взвешенную оценку степени реализации транзитного потенциала Республики Беларусь:

— для инфраструктурных факторов — показатели транспортной обеспеченности и доступности (густота сети на 1000 км² — формула (1); транспортная обеспеченность населения на 10 000 человек — формула (2); обобщенные показатели: формула Энгеля (3), формула Успенского (4), формула (5) для транзитных перевозок грузов);

— для технологических факторов: процент использования интермодальных контейнерных перевозок в общем объеме перевозимых транзитом грузов; индекс качества логистики (*LPI*); упрощенный коэффициент неравномерности грузопотока — формула (11);

— для экономико-правовых факторов: величина экспорта транспортных услуг (в млн дол. США); объем транзитного грузооборота в тонно-километрах, приходящийся на 1 дол. ВВП республики — формула (6).

В настоящее время проблемы реализации транзитного потенциала связаны с недостаточным развитием транспортно-логистической инфраструктуры, неполным обеспечением необходимой пропускной способности пригра-

ничных пунктов (таможенный и пограничный контроль), недостаточным применением интермодальных контейнерных перевозок (особенно на автомобильном транспорте). С позиций экономико-правового фактора можно констатировать неполную реализацию транзитного потенциала, поскольку ограничение

свободы движения товаров и услуг по территории государства не всегда позволяет реализовать конкурентные преимущества транзитной страны. Примером может служить до сих пор действующая в Таможенном союзе разрешительная система на автоперевозки из третьих стран.

Литература

1. Господарик, Е. Г. Перспективы Беларуси как транспортно-логистического центра / Е. Г. Господарик, К. А. Колесник // Новые свойства посткризисной экономики. Место Беларуси в посткризисном мире: материалы Междунар. науч. конф., Минск, 17 нояб. 2009 г. / Фонд им. Ф. Эберта; под ред. М. М. Ковалева. — Минск, 2009. — С. 164–173.
2. Дунаева, Н. О. Управление модернизацией транспортной инфраструктуры региона для реализации транзитного потенциала: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05, 08.00.14 / Н. О. Дунаева. — М., 2009. — 154 л.
3. Еловой, И. А. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь: учеб.-метод. пособие / И. А. Еловой, А. А. Евсюк, В. В. Ясинский. — Гомель: БелГУТ, 2007. — 155 с.
4. Ефремова, Т. Ф. Новый словарь русского языка: толково-словообразовательный / Т. Ф. Ефремова. — М.: Рус. яз., 2000. — 1233 с.
5. Жужлев, Г. Е. Инвестиции в транспортную инфраструктуру для реализации транзитного потенциала ЕврАзЭС / Г. Е. Жужлев [Электронный ресурс] // РИА НОВОСТИ. — Режим доступа: <<http://strategy2020.rian.ru/load/366078051>>. — Дата доступа: 24.01.2012.
6. Ларин, О. Н. Теоретические аспекты развития транзитного потенциала транспортных систем / О. Н. Ларин // Транспорт Урала. — 2008. — № 2 (17). — С. 10–15.
7. О таможенном регулировании в Российской Федерации: Федеральный закон Российской Федерации от 27 нояб. 2010 г. № 313-ФЗ [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. — Режим доступа: <http://www.consultant.ru/popular/custom_new/>. — Дата доступа: 10.08.2012.
8. О таможенном регулировании: проект Закона Респ. Беларусь [Электронный ресурс] // Государственный таможенный комитет. — Режим доступа: <http://www.gtk.gov.by/nfiles/001572_901243_gtk.doc>. — Дата доступа: 20.02.2012.
9. Платежный баланс Республики Беларусь за 2011 год [Электронный ресурс] // Национальный банк Республики Беларусь. — Режим доступа: <<http://www.nbrb.by/statistics/BalPay/Comment/2011.pdf>>. — Дата доступа: 21.03.2012.
10. Резер, С. М. Управление транспортным комплексом за рубежом / С. М. Резер. — М.: Наука, 1988. — 328 с.
11. Суходолов, А. П. Транзитный потенциал России / А. П. Суходолов [Электронный ресурс] // Сибирское отделение Российской академии наук. — Режим доступа: <<http://www.sbras.nsc.ru/HBC/2002/n12/f09.html>>. — Дата доступа: 03.05.2012.
12. Таможенный кодекс Российской Федерации (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс] // Таможенный кодекс: последняя редакция. — Режим доступа: <<http://www.tamogkodeks.ru/>>. — Дата доступа: 21.03.2012.
13. Таможенный кодекс Таможенного союза. — Минск: Амалфея, 2010. — 376 с.
14. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 г. [Электронный ресурс] // Посольство Республики Казахстан в Республике Беларусь. — Режим доступа: <<http://www.kazembassy.by/econom/transport.html>>. — Дата доступа: 01.02.2012.
15. Ушаков, С. С. Транспортная система мира / С. С. Ушаков, Л. И. Василевский. — М.: Транспорт, 1971. — 216 с.
16. Черновалов, А. В. Логистика: современный практический опыт / А. В. Черновалов. — Минск: Изд-во Гревцова, 2008. — 296 с.
17. Щербанин, Ю. А. Международный обмен и транспорт / Ю. А. Щербанин. — СПб.: Лики России, 2003. — 69 с.
18. Technical notes [Electronic resource] // World Trade Organization. — Mode of access: <<http://stat.wto.org/ServiceProfile/WSDbServicePFTechNotes.aspx?Language=E>>. — Date of access: 01.02.2012.
19. The Logistics Performance Index and Its Indicators [Electronic resource] // World Bank. — Mode of access: <http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI_2012_final.pdf#page=15>. — Date of access: 20.03.2012.
20. Transit [Electronic resource] // Explanatory Dictionary of English Language. — Mode of access: <<http://dictionary.reference.com/browse/transit>>. — Date of access: 20.03.2012.

«Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке» (Никита Кудряшов, Александра Нечай)

В рамках статьи рассматривается проблема реализации транзитного потенциала Республики Беларусь. Уточнено понятие «транзитный потенциал» с позиций теоретического подхода. Данное понятие рассматривается как экономический ресурс с учетом внешних и внутренних факторов его реализации. На основе проведенного исследования авторы заключают, что среди внешних и внутренних факторов особое значение в современных условиях приобретают внутренние факторы, зависящие, в первую очередь, от экономической политики государства. Предложенный авторами подход позволяет оценивать транзитный потенциал Республики Беларусь, исходя из качественных и количественных характеристик выделенных факторов.

«Transit Potential: Nature, Realization Factors, Assessment Approach» (Nikita Kudryasov, Alexandra Nechay)

The article explores the problem of transit potential realization in the Republic of Belarus. The concept of “transit potential” is specified from the theoretical point of view. This concept is viewed as an economic resource with external and internal factors of its realization taken into account. The study carried out led the authors to conclude that among the external and internal factors it is the internal factors that come into play at the current stage, depending mainly on the economic policy of the state. The approach proposed by the authors allows to assess the transit potential of the Republic of Belarus on the basis of qualitative and quantitative characteristics of the proposed factors.

Статья поступила в редакцию в сентябре 2012 г.

Памятка авторам статей для подачи в редакцию «Журнала международного права и международных отношений»

«Журнал международного права и международных отношений» является научным изданием с периодичностью выпуска 4 раза в год.

Журнал включен в Перечень научных изданий Республики Беларусь для опубликования результатов диссертационных исследований по юридическим, историческим и экономическим наукам.

Автор, желающий опубликовать статью в журнале, должен представить в редакцию:

— статью объемом около 10 печатных страниц текста (с учетом списка литературы) (формат страницы — А4, шрифт 12 пт (для компьютера), поля — по 2,5 см с каждой стороны, расстояние между строками — 1,5 интервала). При оформлении статьи автор должен пользоваться **Инструкцией по оформлению диссертации, автореферата и публикаций по теме диссертации (глава 5)**. При оформлении списка литературы автор должен пользоваться **Приложением 2** к упомянутой **Инструкции**;

— резюме (краткое содержание) статьи на русском/белорусском языке объемом до 0,5 страницы с аналогичными параметрами (резюме статьи будет переводиться на английский язык. Автор может приложить резюме, уже переведенное на английский язык (обязательно с русским/белорусским вариантом));

— выписку из протокола заседания кафедры (научного отдела или другой подобной структуры) о рекомендации статьи к печати;

— заполненную анкету (форма выдается в редакции).

Исключения возможны по решению редакционного совета.

Обращаем внимание авторов, что они несут ответственность за направление в редакцию уже ранее опубликованных статей или статей, принятых к печати другими изданиями.

Кроме того, в журнале предоставляется возможность первоочередного опубликования статей, представленных лицами, осуществляющими послевузовское обучение (аспирантура, докторантура, соискательство) в год завершения обучения.

В журнале не взимается оплата за опубликование научных статей.

Научное издание

ЖУРНАЛ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ 2012 № 3 (62) июль—сентябрь

Подписано в печать 15.10.2012. Выход в свет в октябре 2012 г.

Формат 60x84¹/₈. Гарнитура PeterburgCTT.

Печать цифровая. Усл. печ. л. 11,63. Тираж 300 экз. Заказ № 31.

Отпечатано с готового оригинала-макета заказчика в ООО «НиктаграфиксПлюс».

ЛП № 02330/0494134 от 03.04.2009.

220030, г. Минск, ул. Краснозвездная, 5/1Н-5, тел.: +375 17 286 32 18