

4. Таможенное право Евразийского экономического союза / О.А. Безлюдов, К.В. Акименко, Н.Н. Панков, В.О. Климова; под ред. О.А. Безлюдова. – Минск : Право и экономика, 2018-342 с. - (Серия «Высшее образование»)

## **Транзитный потенциал Республики Беларусь**

Прохоренко Т.Н.

Научный руководитель: ст. преподаватель Лабкович О.Н.  
Белорусский национальный технический университет

Для Республики Беларусь как внутриконтинентального государства, не имеющего выхода к морям, а также не обладающего значительным сырьевым ресурсом, особое значение приобретают транзит и поиск новых перспективных рынков транспортных услуг. Выгодное экономико-географическое и геополитическое положение Республики Беларусь на пути между динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности – Европейским союзом, Российской Федерацией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона – предопределяет ее роль как ключевого связующего звена в создании новой системы транспортных связей на Евразийском континенте, ориентированной на взаимовыгодное сотрудничество [1].

Стоит отметить, что экспорт транспортных услуг используется в качестве количественного показателя, при помощи которого отслеживается степень реализации на практике транзитного потенциала.

Согласно статистическим данным за последние годы среди экспорта транспортных услуг по перевозке грузов лидирующие позиции занимают автомобильный, трубопроводный и железнодорожный транспорт [2]. На долю воздушного транспорта приходится самые минимальные значения экспорта транспортных услуг по грузоперевозкам. Известно, что самым скоростным является воздушный транспорт, однако сравнительно высокая стоимость перевозки грузов этим транспортом ограничивает его использование для перевозки товаров. А поскольку стоимость грузоперевозок обходится дорого, спрос на такие перевозки нерегулярен, поэтому авиапарк, осуществляющий исключительно грузовые перевозки, очень невелик. Что касается экспорта транспортных услуг по перевозке пассажиров, то в этом случае на долю воздушного транспорта приходится самые большие значения среди прочих видов транспорта. Это подтверждает актуальность использования воздушного транспорта и его постоянный спрос для перевозки пассажиров, так как именно этот вид транспорта имеет ряд преимуществ.

Одним из методов, позволяющим провести исследование по выявлению и описанию взаимосвязи между исследуемыми статистическими показателями и факторами, влияющими на них, является регрессионный анализ. Для корректного применения регрессии было проведено несколько моделей линейного регрессионного анализа, причем по разным сочетаниям независимых показателей. Это необходимо для выявления наиболее точной и достоверной модели, которая описывает исходные данные. В качестве зависимого показателя использовался экспорт транспортных услуг Республики Беларусь, выраженный в миллионах долларов США, за 2013 - 2017 года. В ходе написания работы было проведено несколько анализов, используя различные наборы независимых показателей (X), среди которых были инвестиции в основной капитал по виду деятельности «транспортные услуги», производство грузовых автомобилей, количество логистических центров, объём логистических услуг, протяженность автомобильных дорог общего пользования. Для осуществления дальнейшего прогноза показателей была выбрана одна из линейных моделей, полученная по следующим показателям: инвестиции в основной капитал по виду деятельности «транспортные услуги», объём логистических услуг, протяженность автомобильных дорог общего пользования. Уравнение линейной регрессии имеет следующий вид:  $y = 9,25x_1 - 50,65x_2 - 1335,26x_3 - 142955,24$ .

Значение коэффициента детерминированности (R<sup>2</sup>), равное 0,9781, согласно шкале Чеддока, показывает, что выбранные независимые показатели оказывают весьма высокое влияние на экспорт транспортных услуг, так как наблюдается высокая взаимосвязь. Достоверность уравнения высокая, так как значение  $\beta_i$  равно 0,812, что свидетельствует об адекватности описания зависимости данных. Достоверности коэффициентов уравнения следующие: 0,8961, 0,8814 и 0,7581 (находятся в диапазоне от 0,7), что говорит о высокой достоверности данных коэффициентов. Выявленные значения достоверности коэффициентов в данном уравнении регрессии говорят о степени влияния каждого из них на экспорт транспортных услуг. Чем больше значение достоверности, тем, соответственно, выше степень влияния коэффициента. Средняя ошибка аппроксимации, значение которой равно 1,63%, не превышает порог в 15%, поэтому можно сказать, что модель регрессии адекватно описывает исходные данные, следовательно, прогнозирование значений будет достоверным.

Для проведения прогноза объемов экспорта транспортных услуг на 2018 и 2019 года использовался метод трендовых моделей, с помощью которого можно получить краткосрочные и среднесрочные прогнозы. После подстановки спрогнозированных значений независимых

переменных в выбранное уравнение регрессии, значение зависимого показателя  $Y$  составило 3402,07 млн. долл. США в 2018 году и 3603,39 млн. долл. США в 2019 году. Для сравнения можно сопоставить полученные прогнозные значения экспорта с реальными, уже опубликованными на сайте Национального банка Республики Беларусь. Реальный объем экспорта транспортных услуг за 2018 год - 3 845,7 млн. долл. США. Таким образом, спрогнозированное и реальное значения экспорта транспортных услуг на 2018 год, несмотря на некоторые погрешности, весьма близки.

Таким образом, по результатам проведения линейного регрессионного анализа была выбрана модель, которая наилучшим образом смогла описать и охарактеризовать зависимость экспорта транспортных услуг и спрогнозировать его дальнейшее развитие. Наиболее достоверной оказалась модель регрессии с совокупностью таких независимых показателей, как инвестиции в основной капитал по виду деятельности «транспортные услуги», объем логистических услуг, протяженность автомобильных дорог общего пользования, так как коэффициенты данных переменных при проведении линейного регрессионного анализа имеют самую высокую достоверность. Это свидетельствует о наличии высокой взаимосвязи между экспортом транспортных услуг и данными показателями, то есть, воздействуя на последние, можно контролировать уровень развития транзитного потенциала государства. Оказать влияние на данные факторы следует путем принятия ряда программ по развитию логистической системы, повышению транзитного потенциала, программ социально-экономического развития, а также программ, направленных на развитие транспортного комплекса страны, на что в последнее время и ориентирована экономика Республики Беларусь, что подтверждается положительным сальдо в размере 2,1 млрд. долларов за последний год.

## Литература

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(32). – С. 19-33.
2. Транспорт и связь в Республике Беларусь: статистический сборник / Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.belstat.gov.by/ofitsialnayastatistika/publications/izdania/public\\_compilation/index\\_9289/](http://www.belstat.gov.by/ofitsialnayastatistika/publications/izdania/public_compilation/index_9289/). – Дата доступа: 28.03.2019.