

УДК 339.565

ОЦЕНКА ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Романькова Татьяна Васильевна, канд. экон. наук, доцент
Белорусско-Российский университет, Могилев, Беларусь

В статье предложены показатели оценки транзитного потенциала Республики Беларусь и разработана комплексная методика определения его уровня. Выявлены основные направления дальнейшего развития транзитного потенциала страны.

Ключевые слова: транзитный потенциал, транспортная отрасль, транзитная политика, виды транспорта

ASSESSMENT OF TRANSIT POTENTIAL OF THE REPUBLIC OF BELARUS

Romankova Tatyana, candidate of economic sciences, associate professor
Belarusian-Russian University, Mogilev, Republic of Belarus

The article proposes indicators for assessing the transit potential of the Republic of Belarus and developed a comprehensive method for determining its level. The main directions of further development of the country's transit potential have been identified.

Key words: transit potential, transport industry, transit policy, modes of transport

Транзитная политика страны должна постоянно совершенствоваться с учетом влияния различных эндогенных и экзогенных факторов и иметь комплексный и непрерывный характер, то вопрос оценки достигнутого уровня состояния транзитного потенциала республики актуален в связи формированием организационно-экономических основ и выбором дальнейшей стратегии развития транзитного потенциала страны в области транзитных перевозок.

В исследованиях по оценке транзитного потенциала территории есть общие черты и показатели, которые позволяют систематизировать знания по вопросам оценки состояния транзитного потенциала [1]. Дифференциация в выборе показателей протекания исследуемых процессов вызвана обоснованием объективности полученных резуль-

татов.

Методика измерения транзитного потенциала республики должна характеризовать:

- мощность транспортных комплексов, качество их работы и эффективность протекания процессов, экономическую и управленческую эффективность компонентов транзитной инфраструктуры,
- способность решать поставленные задачи с оптимальными затратами и в кратчайшие сроки;
- динамику и прогнозные показатели роста спроса на транспортные услуги;
- уровень суммарного риска в республике и за его пределами.

Так показатели измерения транзитного потенциала должны отражать текущее состояние системы и ее способность качественно осуществлять поставленные задачи; показатель должен быть ориентирован на совершенствование таких критериев, как оптимальность затрат, минимизация риска, точность времени поставки; показатель должен отражать динамические изменения в состоянии транзитного потенциала системы для проведения оперативных изменений инфраструктуры и деятельности субъектов рынка региона.

Таким образом, расчет показателя транзитного потенциала должен представлять собой либо мультипликативный критерий, либо индекс. Недостаток мультипликативного критерия заключается в том, что он отражает статичное состояние системы, определяет точку отсчета, но не отражает динамику. Однако на основе мультипликативного критерия можно проводить ежегодные сравнения показателей. В случае применения индексного метода оценки есть возможность непосредственного отслеживания динамики интегрированного показателя и всех его составляющих.

Предлагается методика, по оценке транзитного потенциала республики, которая имеет преимущества:

- 1) универсальный характер, т.е. может использоваться для любого вида транспорта;
- 2) ее применение позволяет получить достоверные результаты и разработать направления дальнейшего развития транзитного потенциала РБ.

Комплексный параметр (то есть учитывающий несколько показателей социально-экономической эффективности деятельности в области транзитных перевозок может быть временным или динамичным (пространственным). Он характеризует динамику эффективности де-

тельности в разрезе отобранных критериев. Его применение привлекательно для сравнения с одинаковыми или примерно одинаковыми условиями (базой) или со средним параметром всей совокупности.

Методика включает в себя три этапа:

1. Расчет индексов по каждому виду транспорта;
2. Расчет среднего динамического коэффициента для каждого вида транспорта;
3. Сравнение и анализ показателей средних динамических коэффициентов каждого вида транспорта.

В символическом (математическом) виде методика расчета динамического коэффициента основана на следующих символах:

1. $I_{Ds.a}$ – индекс густоты автомобильной сети на 1 000 км²;
2. $I_{p.a}$ – индекс провозной способности территории на автомобильном транспорте;
3. $I_{kt.a}$ – индекс роста (снижения) транзитной поставки автомобильным транспортом в общем объеме поставок;
4. $I_{tp.a}$ – индекс роста (снижения) величины транзитного грузопотока автомобильным транспортом;
5. $I_{et.a}$ – индекс эффективности автомобильного перевозочного процесса;
6. $I_{чпа}$ – индекс роста (снижения) чистой прибыли транспортных автомобильных услуг (в млн. р.);
7. $I_{dt.a}$ – индекс роста (снижения) транзитного автомобильного грузооборота в тонно-километрах, приходящийся на 10 тыс. р. ВВП республики;
8. $I_{инв.a}$ – индекс роста (снижения) инвестиций в автомобильные операции.

Исходя из принятых обозначений, индекс густоты автомобильной сети будет равен:

$$I_{Ds.a} = \frac{D_{s.аотч}}{D_{s.абаз}}, \quad (1)$$

$$I_{s.a} = \frac{1000 \cdot L}{S}, \quad (2)$$

где $D_{s.a \text{ отч}}$, $D_{s.a \text{ баз}}$ – показатель густоты автомобильной сети на 1 000 км² за отчетный и базисный период соответственно;

L – эксплуатационная длина автомобильной сети (км);

S – площадь территории (км²).

Индекс провозной способности территории на автотранспорте:

$$I_{P.a} = \frac{T_{a.отч}}{T_{a.баз}}, \quad (3)$$

где $T_{a.отч}, T_{a.баз}$ – объем поставок на автомобильном транспорте по всем родам грузов в отчетном и базисном периоде соответственно (т).

Индекс роста (снижения) транзитной поставки автомобильным транспортом в общем объеме поставок будет равен:

$$I_{Kt.a} = \frac{K_{t.a.отч}}{K_{t.a.баз}}, \quad (4)$$

$$K_{t.a} = \frac{T_{n.a}}{E_t}, \quad (5)$$

где $K_{t.a.отч}, K_{t.a.баз}$ – коэффициент транзитной поставки автомобильным транспортом в общем объеме поставок за отчетный и базисный период соответственно;

$T_{n.a}$ – объем транзитных автомобильных поставок по всем родам грузов (млн.т);

E_t – объем автомобильных поставок по всем родам грузов (т);

Индекс роста величины транзитного автомобильного грузопотока

$$I_{TP.a} = \frac{q_{отч.a}}{q_{баз.a}}, \quad (6)$$

где $q_{отч.баз.a}$ - величина транзитного автомобильного грузопотока за отчетный и базисный период соответственно (т).

Индекс эффективности автомобильного перевозочного процесса:

$$I_{ET.a} = \frac{ET_{a.отч}}{ET_{a.баз}}, \quad (7)$$

$$ET_a = \frac{Pr_a}{Ct_a}, \quad (8)$$

где $ET_{a.отч.баз}$ – агрегированный показатель эффективности автомобильного перевозочного процесса за отчетный и базисный период соответственно;

Pr_a – чистая прибыль от оказания автомобильных услуг по различным видам маршрутов (млрд.р.);

Ct_a – инвестиции от оказания автомобильных услуг по различным видам маршрутов (млрд.р.).

Индекс роста (снижения) чистой прибыли транспортных автомобильных услуг:

$$I_{\text{ЧПА}} = \frac{\text{ЧП}_{\text{а.отч}}}{\text{ЧП}_{\text{а.баз}}}, \quad (9)$$

где $\text{ЧП}_{\text{а.отч,баз}}$ – величина чистой прибыли автомобильных услуг за отчетный и базисный период соответственно (млрд. р.);

Индекс транзитного автомобильного грузооборота в тонно-километрах, приходящийся на 10 тыс. р. ВВП республики равен:

$$Id_{\text{та}} = \frac{d_{\text{та.отч}}}{d_{\text{та.баз}}}, \quad (10)$$

$$d_{\text{та}} = \frac{QL}{\text{ВВП}}, \quad (11)$$

где $d_{\text{та.отч,баз}}$ – объем транзитного автомобильного грузооборота в тонно-километрах, приходящийся на 10 тыс. р. ВВП республики в отчетном и базисном периоде соответственно;

Q – суммарный вес перемещенных транзитных грузов автомобильным транспортом через территорию РБ грузов (т).

Индекс роста (снижения) инвестиций по видам транспортных операций будет равен:

$$I_{\text{инв.а}} = \frac{\text{Инв}_{\text{отч}}}{\text{Инв}_{\text{баз}}}, \quad (12)$$

где $\text{Инв}_{\text{отч,баз}}$ – суммы инвестиций по транспортным операциям в отчетном и базисном периодах соответственно (млрд.р.).

Аналогичным образом рассчитываются показатели по железнодорожному и трубопроводному транспорту.

Средний динамический коэффициент K для автотранспорта:

$$K_{\text{а}} = \sqrt[8]{I_{\text{Dsa}} \cdot I_{\text{Pa}} \cdot I_{\text{Кт.а}} \cdot I_{\text{TPa}} \cdot I_{\text{ETa}} \cdot I_{\text{ЧПА}} \cdot Id_{\text{та}} \cdot I_{\text{инв.а}}}, \quad (13)$$

Используя фактические данные работы всех транспорта (таблица 1), рассчитывается фактическое значение K для них [2, 3].

$$K_{\text{а}} = \sqrt[8]{1,002 \cdot 0,914 \cdot 0,777 \cdot 0,731 \cdot 1,061 \cdot 1,005 \cdot 0,547 \cdot 0,947} = 0,858;$$

$$K_{\text{ЖД}} = \sqrt[8]{1 \cdot 0,929 \cdot 0,914 \cdot 0,849 \cdot 0,508 \cdot 0,4 \cdot 0,792 \cdot 0,787} = 0,741;$$

$$K_{\text{TP}} = \sqrt[8]{1,002 \cdot 1,015 \cdot 1,002 \cdot 1,018 \cdot 0,673 \cdot 0,726 \cdot 0,815 \cdot 1,078} = 0,904.$$

Таким образом, сравнение динамических коэффициентов развития транзитного потенциала трубопроводного, железнодорожного и автомобильного транспорта позволяет сделать вывод о наибольшей развитости транзитного потенциала трубопроводного транспорта (таблица 1).

Однако его развитие по сравнению с другими видами транспорта, ограничено следующими факторами: перечень товароматериальных

ценностей перевозимых, этим видом транспорта ограничен; из имеющихся нефте- и газопроводов, проходящих через территорию РБ, часть принадлежит РФ.

Таблица 1 – Показатели, оценивающие транзитный потенциал автомобильного, трубопроводного и железнодорожного транспорта

Показатели	Вид транспорта		
	Автомобильный	Железнодорожный	Трубопроводный
1	2	3	4
Индекс густоты сети на 1 000 км ² - I_{Ds}	1,002	1	1,002
Индекс провозной способности территории по видам транспортировки – IP	0,941	0,929	1,015
Индекс роста транзитной поставки в общем объеме поставок - I_{Kt}	0,777	0,914	1,002
Индекс роста величины транзитного грузопотока по видам транспорта – ITP	0,731	0,849	1,018
Индекс эффективности перевозочного процесса - I_{ET}	1,061	0,508	0,673
Индекс роста чистой прибыли транспортных услуг (в млрд. руб.) – $I_{чп}$	1,005	0,4	0,726
Индекс роста транзитного грузооборота в тонно-километрах, приходящийся на 10 тыс. р. ВВП республики - I_{dt}	0,547	0,792	0,815
Индекс роста инвестиций по видам транспортных операций - $I_{инв}$	0,947	0,787	1,078

Дальнейшее развитие транзитного потенциала РБ может осуществляться по двум направлениям:

- 1) развитие транзитного потенциала железнодорожного транспорта;
- 2) развитие транзитного потенциала автомобильного транспорта.

Список литературы

1. Романькова Т. В. Методические аспекты оценки транзитного потенциала региона / Т. В. Романькова // Веснік Магілеўскага дзяржаўнага ўніверсітэта імя А.А. Куляшова. Серыя Д. Эканоміка, сацыялогія, права. 2020. № 1 (55). С. 20 – 23.
2. Транспорт и связь в Республике Беларусь: стат. сб. – Минск: Нац. стат. ком. Респ. Беларусь, 2018. – 114 с.
3. Мороз Н.Ю. Оценка эффективности и конкурентоспособности деятельности предприятия / Мороз Н.Ю., Ганькина А.В., Саломахин И.С. // В сборнике: Формирование экономического потенциала субъектов хозяйственной деятельности: проблемы, перспективы, учетно-аналитическое обеспечение. Материалы V международной научной конференции. 2015. С. 333-337.