

Подобная ситуация складывается и в условиях, когда цены на экспорт снижаются более медленно по сравнению со снижением цен на импорт. Вследствие улучшения условий внешнеэкономической деятельности резидентам страны, с одной стороны, предоставляется возможность приобретать больший объем товаров и услуг по импорту за счет доходов, создаваемых от отечественного производства, а вместе с тем и перераспределять доходы от экспортных продаж в пользу конечного потребления и капиталообразования, а с другой — опережающий рост цен на импорт товаров и услуг по сравнению с динамикой цен по экспортным операциям будет свидетельствовать об ухудшении условий внешнеэкономической деятельности. При такой ситуации на приобретение заданного объема импортных закупок потребуется больший объем экспортной выручки. Естественно, что при таком изменении условий внешнеэкономической деятельности резиденты страны терпят убытки. Статистический показатель, улавливающий эффект от изменения условий внешнеэкономической деятельности, в отечественной экономической статистике отсутствует. Аналитический механизм реагирования макроэкономических показателей на изменение условий внешнеэкономической деятельности пока не разработан, что указывает на актуальность сформулированной темы исследования.

В докладе ставятся и решаются аналитические вопросы. Во-первых, излагается методика оценки прибыли или убытков от изменения условий внешнеэкономической деятельности на макроуровне. Во-вторых, показывается, что для отражения эффекта производителей от изменения условий внешнеэкономической деятельности на макроуровне наряду с валовым внутренним продуктом необходима разработка показателя валового внутреннего дохода. В докладе излагается методология его исчисления. В-третьих, дается обоснование выбора вариантов экономической предпочтительности дефляторов текущего сальдо внешних операций с товарами и услугами. В-четвертых, излагается методика оценки объема и изучения динамики валового национального дохода, в котором агрегируется макроэкономический эффект от изменения условий внешнеэкономической деятельности. В-пятых, дается сравнительная оценка динамики физического объема показателей валового национального дохода и валового внутреннего продукта.

Ю.М. Яскевич
БГЭУ (Минск)

СТАТИСТИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ СЕЗОННОЙ НЕРАВНОМЕРНОСТИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

По характеру работы, многообразию и сложности производственных подразделений организаций транспорт в процессе воспроизводства занимает особое место среди других отраслей экономики. От уровня и темпов развития транспорта, результатов и качества его работы зависит

успешная деятельность всех отраслей экономики — промышленности, строительства, сельского хозяйства.

Ведущая роль транспорта проявляется в том, что в организациях транспорта занято около 6,8 % общей численности работающих в республике. Он включает 17,4 % производственных фондов, на его развитие отчисляются ежегодно свыше 10 % всех капитальных вложений республики. В валовом внутреннем продукте транспорт составляет 6,4 %.

Транспорт, объединяя все отрасли экономики в единый комплекс, не только испытывает на себе сезонные колебания этих отраслей, но и сам подвержен сезонности. Сезонные колебания отрицательно сказываются на экономических показателях работы транспортных организаций, так как ведут к неполному использованию подвижного состава, оборудования, неравномерному использованию трудовых ресурсов.

В связи с этим был проведен анализ сезонности перевозок грузов всеми видами транспорта Республики Беларусь, для чего были использованы квартальные данные об объеме перевезенных грузов за 1998—2008 гг. Для анализа применялся метод годового усреднения, при котором расчет показателей, скорректированных на сезонность, осуществлялся по формуле

$$Y_{tic} = \bar{Y}_i + [(Y_{ti} - \bar{Y}_i) - (Y_{t(i-1)} - \bar{Y}_{i-1})],$$

где Y_{tic} — скорректированный на сезонность уровень t -го квартала (месяца) i -го года; \bar{Y}_i — средний уровень, исчисленный по фактическим значениям показателя за четыре квартала (12 месяцев); Y_{ti} — фактический уровень показателя за t -й квартал (месяц) i -го года; $Y_{t(i-1)}$ — фактический уровень показателя за t -й квартал (месяц) предыдущего года; \bar{Y}_{i-1} — средний уровень, исчисленный по фактическим значениям показателя за четыре квартала предыдущего года.

Преимуществом метода годового усреднения является, с одной стороны, то, что он позволяет получить оценки сезонности с учетом тенденции развития, а с другой — он прост в применении и не требует подбора уравнения тренда и сложного математического аппарата.

В результате исследования установлено, что сезонный пик приходится на III квартал года и составляет 109,4 %, а сезонная яма, равная 87,9 %, — на I квартал. Это можно объяснить тем, что доля сельскохозяйственных грузов в общем объеме перевозок достигает 80 %, а в августе—октябре наступает время сбора урожая. Поэтому необходимо дополнительное привлечение транспортных средств для транспортировки собранного урожая на переработку, к местам хранения и т.д.

С помощью моделирования по системе наилучших функций на основе построения кусочно-криволинейных моделей были рассчитаны прогнозные значения объема перевезенных грузов всеми видами транспорта Республики Беларусь на период 2009—2013 гг. В результате выявлена тенденция роста объема перевезенных грузов всеми видами транспорта как поквартально, так и за каждый год прогнозируемого периода.