

VIOR), охватывающего большинство вопросов в области безналичных расчетов. Это бы позволило консолидировать всю необходимую информацию в одном документе, имеющего главенствующую силу, и при необходимости оперативного реагирования на различные изменения осуществлять законодательное регулирование.

Таким образом, законодательное регулирование играет важную роль в развитии безналичных расчетов, оперативное его ведение, а также устранение выявленных недостатков и реализация предложений будет усиливать существующий положительный эффект и в дальнейшем.

Литература:

1 Консультант Плюс: Беларусь [Электронный ресурс] / ООО «Юрспектр», Национальный центр правовой информации Республики Беларусь. – Минск, 2019 – дата доступа 06.09.2019.

2 Официальный сайт Национального банка Республики Беларусь. [Электронный ресурс]. – 2019. – Режим доступа: <http://www.nbrb.by/> – Дата доступа: 06.09.2019.

УДК 311:332.122(476)

С.Ю. Высоккий

*Белорусский государственный экономический университет
Республика Беларусь, Минск
visozkij@yandex.ru*

РЕГИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СТАТИСТИКА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: СИСТЕМА ПОКАЗАТЕЛЕЙ И ИХ АНАЛИЗ

Vysotski S.Ju. Belarus State Economic University, Republic of Belarus, Minsk.

REGIONAL TRANSPORT STATISTICS OF THE REPUBLIC OF BELARUS: SYSTEM OF INDICATORS AND THEIR ANALYSIS. The article analyzes the system of indicators of regional transport statistics of the Republic of Belarus, establishes the structural fragmentation of the list of observation units for the formation of a system of indicators of transport performance for various classifications, and proposes the author's grouping of the system of indicators of regional transport statistics.

KEYWORDS: transport statistics; regional analysis; system of national accounts; transport system; classifier; statistical indicators.

В статье выполнен анализ системы показателей региональной транспортной статистики Республики Беларусь, установлена структурная разобщённость перечня единиц наблюдения для формирования системы показателей работы транспорта при различных классификациях, предложена авторская группировка системы показателей региональной транспортной статистики.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: статистика транспорта; региональный анализ; система национальных счетов; транспортная система; классификатор; статистические показатели.

Транспорт жизненно важен для нормального функционирования экономической деятельности и является ключом к обеспечению социального благополучия и сплоченности населения. Транспорт является связующим звеном в системе экономических отношений между физическими лицами и организациями всех форм собственности. Особенно высока роль транспорта в хозяйственной деятельности регионов. В этой связи со стороны экономической науки и бизнес-сообщества формируется спрос на качественную, своевременную и достоверную статистическую информацию по развитию транспорта. Поэтому анализ региональной транспортной статистики представляется весьма актуальным.

В отечественной практике статистической деятельности в зависимости от цели исследования под транспортом могут пониматься различные классификационные структуры. С одной стороны, для целей агрегирования организаций транспорта в одну отрасль используется собирательная группировка «*Транспорт*», которая включает в себя следующие виды экономической деятельности: деятельность сухопутного и трубопроводного транспорта; деятельность водного транспорта; деятельность воздушного транспорта; складирование и вспомогательная транспортная деятельность [1, с. 16].

С другой стороны, использование данного подхода ограничивает аналитические возможности исследования в силу его структурной разобщенности с Общегосударственным классификатором видов экономической деятельности (ОКЭД) [2]. ОКЭД – это классификатор с иерархической структурой, в составе которой выделяют пять уровней: секции, разделы, группы, классы и подклассы. Одной из секций ОКЭД является *секция Н «Транспортная деятельность, складирование, почтовая и курьерская деятельность»*.

Указанная секция состоит из пяти разделов (раздел 49–53), но только четыре из которых количественно и качественно совпадают с собирательной группировкой «Транспорт».

В таких условиях использование официальной статистической информации для целей компаративного анализа показателей работы организаций транспорта с системой показателей национальных счетов не представляется возможным.

Сравнительная оценка вклада организаций секции «транспортная деятельность, складирование, почтовая и курьерская деятельность» (раздел 49 – 53), т.е. включая данные о почтовой и курьерской деятельности (раздел 53), в объем валового внутреннего продукта и валового регионального продукта за 2010 и 2017 гг. выполнена по данным Национального статистического комитета Республики Беларусь. Она представлена на рисунке 1.

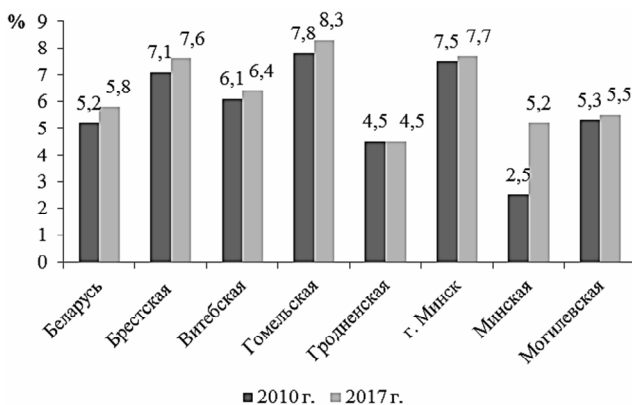


Рисунок 1 – Оценка вклада вида деятельности «транспортная деятельность, складирование, почтовая и курьерская деятельность» в ВРП регионов за 2010 и 2017 гг.

Источник: авторская разработка на основе данных [3].

Из представленных на рисунке 1 данных следует, что за 2017 г. вклад транспортной отрасли в валовой региональный продукт составил от 4,5 % в Гродненской области до 8,3 % в Гомельской. Во всех регионах республики за исключением Гродненской области (вклад не изменился) зафиксирован рост доли транспортной отрасли в региональный продукт за рассматриваемый период.

Описанное методологическое несоответствие не позволяет оценить уровень производительности труда в оценке по валовой добавленной стоимости, т.е. отсутствует возможность эмпирического диагностирования эффекта экономии материальных и энергетических промежуточных ресурсов.

В региональном разрезе детализировать собирательную группировку «*Транспорт*» не представляется возможным. В статистическом сборнике «Транспорт и связь» в разделе «Труд» имеются данные о списочной численности работников транспорта по областям и г. Минску в среднем за год [1]. В первом томе сборника «Регионы Республики Беларусь» имеется информация о численности занятых работников в разрезе областей и г. Минска, но только по секции в целом [4].

В сборнике «Регионы Республики Беларусь» сведения о работе организаций транспорта отсутствуют. Вместо этого в разделе «Транспорт» дана информация по следующей системе показателей [4]:

- *основные показатели работы транспорта*, которые характеризуют:

а) объем перевозок грузов и грузооборот транспорта, в том числе автомобильным транспортом, б) объем перевозок пассажиров и пассажирооборот транспорта, в том числе автобусным транспортом;

- *индексы*, характеризующие динамику:

а) объема перевозок грузов и грузооборота автомобильным транспортом, б) объема перевозок пассажиров пассажирооборота автомобильным (автобусным) транспортом;

- *блок показателей по оценке транспортной инфраструктуры регионов (по мнению автора)*:

а) протяженность эксплуатационных путей железнодорожного транспорта общего пользования, б) протяженность автомобильных дорог общего пользования, в том числе с твердым покрытием, в) протяженность эксплуатационных путей городского электрического транспорта и метрополитена по отдельным городам, г) обеспеченность населения легковыми автомобилями.

Система перечисленных показателей, по мнению автора статьи, не может характеризовать производственную деятельность собирательной группировки «*Транспорт*», а также давать оценку её эффективности. В данном ключе, очевидно, что не совпадает охват перечня единиц, характеризующихся в сборнике «Транспорт и связь» и в разделе «Транспорт» сборника «Регионы Республики Беларусь».

В данном контексте дальнейший анализ системы показателей региональной транспортной отрасли предлагается осуществлять по трём направлениям:

во-первых, показатели работы непосредственно организаций транспорта региона (число организаций, показатели занятости и оплаты труда, финансовых результатов, валовой добавленной стоимости и другие);

во-вторых, блок показателей, характеризующих развитие транспортной системы экономики региона в целом. К числу таких показателей следует относить все характеристики грузооборота транспорта по видам и другие. Например, объем перевезенных грузов автомобильным транспортом. Названный показатель отражает данные о коммерческих перевозках грузов, выполненных транспортом организаций (в том числе организаций, где транспорт – основной вид деятельности) и индивидуальных предпринимателей. Условным критерием отбора подобных организаций, по авторскому мнению, можно признать наличие транспортного средства на балансе;

в-третьих, блок показателей транспортной инфраструктуры региона, т.е. протяженность и качество автомобильных дорог, железнодорожного полотна (электрифицировано или нет), трубопроводного и водного транспорта, наличие аэропорта и ширина взлётно-посадочного полотна и другие.

Наиболее представительным блоком показателей в системе статистических объемных и качественных характеристик развития транспорта региона является второй блок.

Одним из ключевых показателей второго блока следует признать оценку структуры грузооборота по видам транспорта. Значения показателя представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Грузооборот по видам транспорта в Республике Беларусь за 2011 и 2017 гг.

Виды транспорта	<i>Грузооборот</i>			
	<i>2011 г.</i>		<i>2017 г.</i>	
	<i>млн. т. км.</i>	<i>%</i>	<i>млн. т. км.</i>	<i>%</i>
Все	134269	100,00	133348	100,00
Трубопроводный	65258	48,60	57708	43,28
Железнодорожный	49406	36,80	48538	36,40
Автомобильный	19436	14,48	26987	20,24
Водный	143	0,11	32	0,02
Воздушный	27	0,02	83	0,06

Источник: авторская разработка на основе данных [4, с. 42].

Анализ данных таблицы 1 позволяет сделать вывод об относительно незначительном сокращении грузооборота транспорта, в первую очередь в результате сокращения доли трубопроводного транспорта в структуре грузооборота. Установлено, что за рассматриваемый период объем грузооборота автомобильного транспорта вырос на 7551 млн. т.км. При этом, в структуре грузооборота он составил 20,2 процента в 2017 г. и увеличился на 5,7 п.п. по сравнению с 2011 г.

Анализ структуры грузооборота по видам транспорта на уровне областей не возможен. В отечественном учете не разделяется грузооборот железнодорожного транспорта между регионами.

В данной работе выполнен компаративный анализ региональной динамики *грузооборота автомобильным транспортом в расчете на 1000 км автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием*, что представлено на рисунке 2.

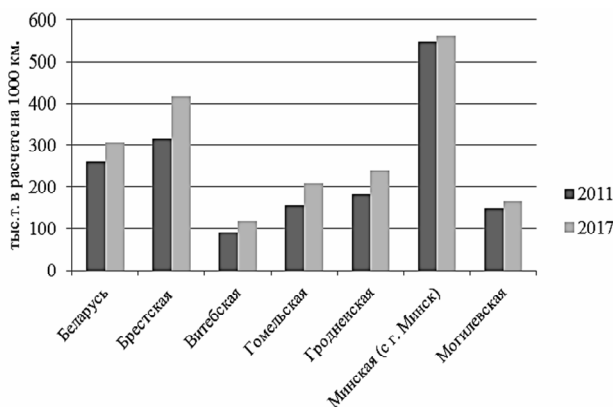


Рисунок 2 – Оценка грузооборота автомобильного транспорта в расчете на 1000 км дорог общего пользования с твердым покрытием в регионах за 2011 и 2017 гг.

Источник: авторская разработка на основе данных [4, с. 544, 548].

В результате анализа данных рисунка 2 установлено, что в среднем по республике значение анализируемого показателя увеличилось на 17,3 процента за шесть лет исследования. Опережающий темп роста по сравнению с динамикой по стране зафиксирован в Гомельской (32,8 %), Брестской (+32,7 %), Гродненской (+31,7 %), Витебской области (+30,1 %).

Таким образом, в результате анализа системы показателей региональной транспортной статистики Республики Беларусь становится возможным сформулировать следующие выводы и предложения:

во-первых, в современных экономико-статистических исследованиях роль транспортной отрасли в хозяйственной деятельности страны остается недооцененной;

во-вторых, установлена структурная разобщённость перечня единиц наблюдения для формирования системы показателей, применяемых для оценки работы собирательной группировки «Транспорт», с опубликованной информацией системы национальных счетов по виду экономической деятельности «Транспортная деятельность, складирование, почтовая и курьерская деятельность»;

в-третьих, описанное методологическое несоответствие не позволяет оценить уровень производительности труда в оценке по валовой добавленной стоимости;

в-четвертых, предложено структурировать систему показателей региональной транспортной статистики по трём направлениям (блокам показателей):

- показатели, характеризующие работу непосредственно организаций транспорта региона;
- блок показателей, оценивающих уровень развития и динамики транспортной системы экономики региона в целом;
- объемные и качественные показатели развития региональной транспортной инфраструктуры.

Литература:

1 Транспорт и связь Республики Беларусь : стат. сб. / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь ; редкол.: И.В. Медведева [и др.]. – Минск, 2018. – 114 с.

2 Виды экономической деятельности (ОКЭД) [Электронный ресурс]: ОКРБ 005–2011. – Взамен ОКРБ 005–2006 ; введ. 01.01.2016. – Режим доступа: <http://www.belstat.gov.by/>. – Дата доступа: 01.09.2019.

3 Национальные счета Республики Беларусь : стат. сб. / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь ; редкол.: И. В. Медведева [и др.]. — Минск, 2019. – 214 с.

4 Регионы Республики Беларусь. Социально-экономические показатели : стат. сб. / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь ; редкол.: И.В. Медведева [и др.]. – Минск, 2018. – 803 с.