

УДК 658.14

## СРАВНИТЕЛЬНАЯ КОМПЛЕКСНАЯ ОЦЕНКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТА РЕГИОНОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

**Т. В. Романькова**

кандидат экономических наук, доцент  
Белорусско-Российский университет, Могилев

*В статье обозначена необходимость оценки функционирования транспорта в разрезе регионов Республики Беларусь. Систематизированы показатели экономической и производственно-эксплуатационной деятельности транспорта. Проведена сравнительная комплексная оценка функционирования транспорта, позволяющая выявить проблемы и основные направления их решения по сферам деятельности транспорта Республики Беларусь.*

**Ключевые слова:** регион, транспорт, экономическая деятельность, перевозочный процесс, оценка.

### Введение

В настоящее время важнейшим фактором развития регионов является эффективное функционирование его отраслей, которое обусловлено полным удовлетворением потребностей потребителей путем доведения до них продукции (товаров, услуг). Технологический процесс физического перемещения продукции от мест производства к месту их потребления выполняется транспортом. В результате исследования установлено, что транспорт имеет два основных аспекта: во-первых, он является элементом рыночной инфраструктуры, т. к. осуществляет физическое распределение продукции материального производства и обеспечивает не только сообщение между регионами, но и объединяет их в единое целое; во-вторых, транспорт представляет собой субъект экономических взаимоотношений, т. к. продает услуги, перемещая грузы и пассажиров. С этой целью предлагается, комплексно оценить и выявить результаты функционирования транспорта регионов республики, а так же разработать направления, способствующие повышению его эффективности.

### Основная часть

Комплексность оценки заключается в расчете и сравнении показателей, характеризующих результаты экономической и производственно-эксплуатационной деятельности транспортных организаций регионов Республики Беларусь.

Экономическая деятельность транспорта заключается в совокупности действий по удовлетворению потребностей потребителей в транспортных услугах с максимальной отдачей. Поэтому для оценки результатов экономической деятельности транспорта в регионе предлагается использовать следующие показатели:

- 1) чистая прибыль организаций транспорта ( $П_{\text{ч}}$ ), млн р.;
- 2) рентабельность реализованной продукции, товаров, работ, услуг организаций транспорта ( $P_{\text{ред}}$ ), %;
- 3) рентабельность продаж организаций транспорта ( $P_{\text{п}}$ ), %;
- 4) доля убыточных организаций транспорта в общем количестве организаций транспорта ( $D_{\text{уб.орг}}$ ), %;
- 5) экспорт транспортных услуг организаций транспорта ( $\text{Э}$ ), млн долл.;
- 6) доля инвестиций в основной капитал транспортных организаций в общем объеме инвестиций в регионе ( $D_{\text{инв}}$ ), %.

Производственно-эксплуатационная деятельность транспорта представляет собой деятельность, направленную на обеспечение перевозочного процесса. Среди показателей, характеризующих ее результаты, предлагается использовать:

- количество перевезенных пассажиров всеми видами транспорта и видами сообщений ( $K_{\text{п}}$ ), млн чел.;
- объем перевезенных грузов ( $K_{\text{гр}}$ ), млн т;
- пассажирооборот ( $\Pi$ ), млн пасс. км;
- грузооборот ( $\Gamma$ ), млн т км;
- среднее расстояние перевозок ( $P_{\text{пер}}$ ), км.

Значения данных показателей за 2016 год по регионам РБ представлены в таблице 1 [1].

Таблица 1 – Значение показателей, характеризующих результаты экономической и производственно-эксплуатационной деятельности транспортных организаций регионов РБ за 2016 год.

Показатель	Области							Значение показателя	
	Брестская	Витебская	Гомельская	Гродненская	Минская	г. Минск	Могилевская	максимальное	минимальное
$K_{\text{п}}$	45,6	36,1	189,9	24	89,4	-240,9	29,2	189,9	-240,9
$P_{\text{пер}}$	10,6	10,5	30,1	6,0	14,4	10,5	10,9	30,1	6,0
$P_{\text{п}}$	8,4	8,6	20,2	6,8	9,2	8,4	9,0	20,2	6,8
$D_{\text{ув.орг}}$	16,4	13,5	11,4	14	22,1	26,9	16,0	11,4	26,9
$\Xi$	166,5	60	297,3	91,2	326,5	1611,2	30,4	326,5	30,4
$D_{\text{инв}}$	6,32	0,17	3,74	16,37	8,94	43,66	0,95	43,66	0,17
$K_{\text{п}}$	194,4	205,4	274,2	145,4	126	757,1	187	757,1	145,4
$K$	21,9	24,9	85,8	19,9	42,9	72,2	23,4	72,2	19,9
$\Pi$	1308,9	1553,7	1989,6	1074,3	1601,4	8888,4	1174,5	8888,4	1074,3
$\Gamma$	5003	4621	34339	3029	31513	4376	1831	34339	1831
$P$	6,733	7,564	7,256	7,388	12,709	11,740	6,280	12,709	6,280

Показатели, принятые в расчет, имеют разные единицы измерения и характеризуют различные тенденции функционирования транспорта. Для получения однозначного вывода и сравнения, исследуемые показатели необходимо преобразовать. Преобразование будет осуществляться по методу стандартизации (нормирования), согласно подходу Т.Н. Агаповой и О.А. Шиховой, с использованием следующей формулы [1]:

$$I_{\text{НОРМ}} = \frac{I_{\text{ФАКТ}} - I_{\text{МИН}}}{I_{\text{МАХ}} - I_{\text{МИН}}}, \quad (1)$$

где  $I_{\text{НОРМ}}$  – нормированное значение показателя;

$I_{\text{МИН}}$  – минимальное значение показателя;

$I_{\text{МАХ}}$  – максимальное значение показателя.

Максимальное и минимальное значения выбираются из представленных значений  $i$ -го показателя по региону и заносятся в таблицу 1. Так, по показателям, характеризующим положительные тенденции функционирования транспорта, максимальные и минимальные значения соответствуют наиболее высокому и наименее низкому уровню исследуемого показателя (максимальное значение рентабельности продаж отмечается в Гомельской области, а минимальное – в Гродненской).

По показателям, характеризующим отрицательные тенденции функционирования транспорта, наоборот, в строку максимальное значение заносится в таблицу наименее низкое значение показателя, а в строку минимальное значение – наибольшее. Например, по показателю “доля убыточных организаций транспорта, в общем, их количестве” в строку максимальное значение заносится значение 11,4%, а в строку минимальное – 26,9%.

Пронормированные значения показателей по формуле 1 представлены в таблице 2. Они в дальнейшем используются для проведения сравнительной оценки результатов функционирования транспорта регионов РБ путем попарного сопоставления  $i$ -го показателя по каждому  $j$ -му региону.

Таблица 2 – Пронормированные значения показателей, характеризующих результаты функционирования транспорта регионов РБ за 2016 год

Показатель	Области						
	Брестская	Витебская	Гомельская	Гродненская	Минская	г. Минск	Могилевская
ПР <sub>ч</sub>	0,665	0,643	1,000	0,615	0,767	0,000	0,627
Р <sub>пред</sub>	0,191	0,187	1,000	0,000	0,349	0,187	0,203
Р <sub>п</sub>	0,119	0,134	1,000	0,000	0,179	0,119	0,164
Д <sub>ув.орг</sub>	0,677	0,865	1,000	0,832	0,310	0,000	0,703
Э	0,460	0,100	0,901	0,205	1,000	5,339	0,000
Д <sub>инв</sub>	0,141	0,000	0,082	0,372	0,202	1,000	0,018
К <sub>ц</sub>	0,080	0,098	0,211	0,000	-0,032	1,000	0,068
К <sub>гр</sub>	0,038	0,096	1,260	0,000	0,440	1,000	0,067
П	0,030	0,061	0,117	0,000	0,067	1,000	0,013
Г	0,098	0,086	1,000	0,037	0,913	0,078	0,000
Р <sub>пер</sub>	0,070	0,200	0,152	0,172	1,000	0,849	0,000

Результаты сравнительной оценки значений индикаторов функционирования транспорта по показателю “чистая прибыль организации транспорта” представлены в таблице 3. Аналогичные расчеты выполняются по всем оцениваемым индикаторам.

Таблица 3 – Сравнительная оценка значений индикаторов

Чистая прибыль организаций транспорта							
	Брестская	Витебская	Гомельская	Гродненская	Минская	г. Минск	Могилевская
Брестская	0	-0,022	0,335	-0,05	0,102	-0,665	-0,038
Витебская	0,022	0	0,357	-0,028	0,124	-0,643	-0,016
Гомельская	-0,335	-0,357	0	-0,385	-0,233	-1	-0,373
Гродненская	0,05	0,028	0,385	0	0,152	-0,615	0,012
Минская	-0,102	-0,124	0,233	-0,152	0	-0,767	-0,14
г. Минск	0,665	0,643	1	0,615	0,767	0	0,627
Могилевская	0,038	0,016	0,373	-0,012	0,14	-0,627	0

На основании данных таблицы 3 рассчитывается суммарная оценка функционирования транспорта в регионах РБ (табл. 4).

Таблица 4 – Результаты сравнительной комплексной и суммарной оценок результатов функционирования транспорта регионов РБ

	Брестская	Витебская	Гомельская	Гродненская	Минская	г. Минск	Могилевская
Брестская	0	-0,111	4,898	-0,325	2,547	7,777	0,711
Витебская	0,111	0	5,009	-0,214	2,568	7,888	-0,6
Гомельская	-4,898	-5,009	0	-5,223	-2,351	2,879	-5,609
Гродненская	0,325	0,214	5,223	0	2,872	8,102	-0,386
Минская	-2,547	-2,568	2,351	-2,872	0	5,23	-3,258
г. Минск	-7,777	-7,888	-2,879	-8,102	-5,23	0	-8,488
Могилевская	0,711	0,6	5,609	0,386	3,258	8,488	0
Итого	-14,075	-14,762	20,211	-16,35	3,664	40,364	-17,63

Данные таблицы 4 показывают, что суммарные оценки по областям значительно отличаются: колеблются от положительных до отрицательных. Так, максимальное положительное значение суммарных оценок наблюдается в г. Минске, Гомельской и Минской областях, а всех остальных регионах – отрицательные. При этом следует отметить, наибольшее минимальное значение суммарной оценки имеет по результатам работы транспорта Могилевская область (минус 17,63%).

Для наглядности отражения полученных результатов Т.Н. Агапова и О.А. Шихова предлагают представить полученные значения, в положительной форме используя для преобразования следующую формулу [2]:

$$ОЦ_{ПРЕОБР} = ОЦ_{ФАКТ} - ОЦ_{МИН} \quad (2)$$

где  $ОЦ_{ФАКТ}$  – фактически полученное значение суммарной оценки;

$ОЦ_{МИН}$  – минимальное значение из всех рассматриваемых.

Для установления рейтинга области по уровню развития транспорта предлагается рассчитать относительную комплексную оценку по формуле[1]:

$$ОЦ_{К} = \frac{ОЦ_{ПРЕОБР}}{ОЦ_{ПРЕОБР}^{МАХ}} \cdot 100\%, \quad (3)$$

где  $ОЦ_{ПРЕОБР}^{МАХ}$  – максимальное значение преобразованных оценок из рассматриваемых.

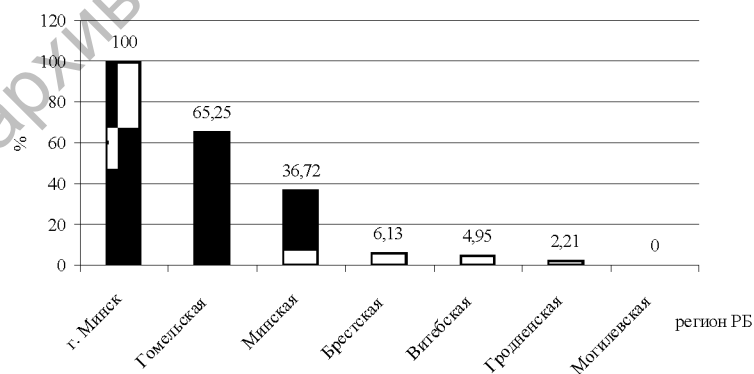
Значения относительных комплексных оценок функционирования транспорта регионов РБ представлены в табл. 5.

Как показывают данные таблицы 5, результаты функционирования транспорта более высокие в г. Минске, Гомельской и Минской областях, а наименее – в Могилевской.

Таблица 5 – Относительные комплексные оценки состояния территории

Показатель	Области Республики Беларусь и г. Минск						
	Брестская	Витебская	Гомельская	Гродненская	Минская	г. Минск	Могилевская
Преобразование суммарной оценки в положительную форму	3,56	2,87	37,84	1,28	21,29	57,99	0,00
Относительная комплексная оценка функционирования транспорта в регионе, %	6,13	4,95	65,25	2,21	36,72	100,00	0,00

Наглядно относительные комплексные оценки функционирования транспорта регионов РБ представлены на рисунке.



Относительная оценка результатов функционирования транспорта регионов РБ

С целью определения первоочередности разработки мероприятий по повышению результатов функционирования транспорта в регионе проводятся аналогичные расчеты по показателям, характеризующим результаты:

- 1) экономической деятельности;
- 2) производственно-эксплуатационной деятельности.

Далее по формулам 2, 3 производятся преобразования и расчеты, в результате которых устанавливается значение комплексной и частной относительных оценок функционирования транспорта регионов РБ (табл. 6).

Таблица 6 – Относительная оценка результатов функционирования транспорта регионов РБ

Область	Комплексная относительная оценка результатов функционирования транспорта в регионе, %	Частная относительная оценка результатов функционирования транспорта, %	
		система экономических показателей деятельности транспорта	система производственно-эксплуатационных показателей деятельности транспорта
г. Минск	100,00	100,0	100,0
Гомельская	65,25	65,86	65,78
Минская	36,72	21,17	60,84
Брестская	6,13	9,79	4,83
Витебская	4,95	1,88	11,18
Гродненская	2,21	5,09	2,13
Могилевская	0,00	0,00	0,00

#### Заключение

Таким образом, расчеты показали:

1) лидирующее место по результатам функционирования транспорта занимает г. Минск (100% по системе экономических и производственно-эксплуатационных показателей);

2) по результатам работы транспорта Гомельская область занимает второе место (около 66% по каждому блоку показателей);

3) Минская область размещается на третьем месте. При этом следует отметить, что результаты производственно-эксплуатационной деятельности (60,84%) почти в 3 раза превышают результаты экономической деятельности (21,17%);

4) после Минской области в общем рейтинге располагается Брестская область с величиной комплексной относительной оценки функционирования транспорта (6,13%). Расчет частных относительных оценок показал, что в Брестской области транспорту необходимо развивать грузовые и пассажирские перевозки и повышать эффективность их осуществления;

5) обратная тенденция по результатам функционирования транспорта наблюдается в Витебской области (1,88% – экономическая деятельность и 11,18% – производственно-эксплуатационная);

6) Гродненская область по результатам расчетов размещается на предпоследнем месте, т. к. значение комплексной относительной оценки результатов транспорта составляет 2,21%;

7) на последнем месте – Могилевская область (0,0% по исследуемым блокам показателей). Предлагается в первую очередь на макроуровне разработать комплекс мероприятий, направленных на повышение результативности работы транспорта. В связи с тем, что результаты функционирования транспорта напрямую зависят от результатов работы промышленности, целесообразно в Могилевской области развивать и стимулировать производственно-хозяйственную деятельность организаций.

#### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Транспорт и связь в Республике Беларусь : стат. сб. / Национальный статистический комитет Республики Беларусь ; под ред. И. В. Медведевой. – Минск, 2016. – 115 с.
2. *Агапова, Т. Н.* Сравнительная комплексная оценка состояния регионов Северо-Западного федерального округа / Т. Н. Агапова, О. А. Шихова // Региональная экономика: теория и практика. – 2006. – № 12(39). – С. 31–41.

Поступила в редакцию 04.04.2018 г.

Контакты: romankova.by@mail.ru (Романькова Татьяна Васильевна)

**Romankova T. THE COMPARATIVE COMPLEX ASSESSMENT OF TRANSPORTATION IN BELARUSIAN REGIONS.**

*In the article the necessity to estimate transportation functioning in different regions of the Republic of Belarus is proved. Transport economic and production factors are systematized. The comparative complex assessment of transportation allows to reveal existing problems and provide their solutions in the Republic of Belarus.*

**Keywords:** region, transport, economic activity, vehicular process, estimation.