

П. С. ШАГРАЙ

(г. Минск, Белорусский государственный экономический университет)

Науч. рук. **О. В. Верниковская,**

канд. экон. наук, доц.

**СТАТИСТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СЕТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
В РАЗРЕЗЕ СТРАН БЛИЖНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ**

На сегодняшний день транспортная отрасль играет одну из ведущих ролей в процессе интернационализации и интеграции экономик многих стран, являясь их кровеносной системой. Развитие транспортной логистической системы является индикатором состояния экономики страны.

Основной задачей нашего исследования является оценка уровня развития транспортной отрасли Республики Беларусь и влияние международной конъюнктуры (экономических и политических процессов в мире) на нее.

Для этого нами изучены показатели развития транспортной отрасли Республики Беларусь и стран, которые имеют непосредственное отношение к формированию транспортной логистической системы в нашем регионе (страны-соседи и государства-члены Евразийского экономического союза (ЕАЭС)). Таким образом круг

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМЕНИ Ф. СКОРНЦЫ

изучаемых стран составляют: Армения, Казахстан, Киргизия, Российская Федерация, Украина, Польша, Литва, Латвия и Республика Беларусь. Периодом исследования являются 2011-ый год (как пункт отсчета развития экономик стран мира после ликвидации последствий кризиса 2008 года), а также 2016-2018 гг. (данные показателей развития транспортной отрасли за этот период являются самыми актуальными из опубликованных официальной статистикой изучаемых государств). Приступим к анализу таких показателей, как грузооборот железнодорожного транспорта в расчете на тысячу км железнодорожных путей и пассажирооборот железнодорожного транспорта в расчете на тысячу км железнодорожных путей. Данные характеристики развития железнодорожного транспорта были выбраны не случайно, ведь железнодорожный транспорт в Республики Беларусь и странах ближнего зарубежья является одним из самых развитых по протяженности путей сообщения.

Наибольший грузооборот на 1 тыс. км железнодорожных путей имеет Российская Федерация. Это объясняется тем, что Россия является ресурсодобывающей страной с большой территорией, и основной транспорт по поставке ресурсов на перерабатывающие предприятия, в т.ч. на экспорт, — железнодорожный. С 2011 по 2018 годы изучаемый показатель у нашего восточного соседа непрерывно рос (+20,6 % к цифрам 2011 года) [1]. Второй страной по грузообороту на 1 тыс. км железнодорожных путей является Казахстан. Государство имеет не самую развитую железнодорожную сеть, однако также перевозит большое количество грузов. С 2011 по 2016 гг. показатель снизился почти на 400 т/1 тыс. км. Но затем за 2 года превзошел цифры 2011 года и к 2018 году увеличился до 17933,95 т/1 тыс. км [2]. Среди прочего обращает на себя внимание существенное падение грузооборота в Украине с 2011 по 2016 гг. (-20,6 %). Это связано в том числе с внутривнутриполитическими и экономическими потрясениями, которые произошли в стране за этот промежуток времени. Тем не менее к 2017 году показатель немного вырос и составил 9706,68 млн т/1 тыс. км железнодорожных путей [3]. Низкие цифры по изучаемому показателю имеют Армения и Киргизия [4, 5]. Среди факторов: неразвитость железнодорожной сети; небольшое количество грузов, перевозимых по железной дороге; территориальные особенности. В Республике Беларусь грузооборот железнодорожного транспорта на 1 тыс. км путей в период 2016-2018 гг. имеет тенденцию к увеличению [6]. В 2017 году этот показатель даже выше, чем в Латвии и Литве [7]. Это объясняется существенным увеличением грузооборота за данный период, развитием межгосударственных железнодорожных грузоперевозок.

Теперь проанализируем пассажирооборот железнодорожного транспорта на 1 тыс. км железнодорожных путей.

Еще в 2011 году пассажирооборот железнодорожного транспорта на 1 тыс. км путей в Украине был намного выше, чем у всех рассматриваемых стран. Но все та же внутривнутригосударственная нестабильность 2014-2016 гг. снизила показатель в 2017 году по сравнению с 2011-м более, чем на треть (снижение на 39,6 %) [3]. Неоднозначно изменялись количественные показатели в Российской Федерации [1]. С 2011 по 2017 гг. пассажирооборот снижался, что может быть следствием падения благосостояния населения страны, вводимых санкций, закрытия российско-украинской границы, в т.ч. для железнодорожного транспорта. В дополнение, увеличение числа легковых автомобилей повлияло на снижение привлекательности использования железнодорожного транспорта, как средства передвижения. Рост пассажирооборота железнодорожного транспорта на 1 тыс. км железнодорожных путей за рассматриваемый период наблюдается в Польше [7] и Армении [5]. Примерно на одном уровне наблюдаются значения показателя в Казахстане [2]. В Киргизии [4], Латвии [7] и нашей стране [6] исследуемый показатель снижался. Снижение пассажирооборота в Республике Беларусь объясняется увеличением использования личного легкового автомобильного транспорта. В Латвии, на наш взгляд, причина аналогична.

Третьим рассматриваемым индикатором развития транспортной отрасли в изучаемых странах является число легковых автомобилей на 1 тыс. человек.

Рассматриваемый показатель в Республике Беларусь в период с 2011 по 2017 гг. постоянно возрастал. Количество легковых автомобилей на 1 тыс. чел. в стране увеличилось на 12 % [6]. Однако самый очевидный рост наблюдается в Российской Федерации (26,1 %) [1]. В Польше — плюс 24,4 % (в 2017 году показатель имеет значение 592,59 ед./ 1 тыс. чел. и это самое высокое значение за данный год), в Латвии — плюс 19,4 % [7]. Стабильные цифры показателя с 2011 года по 2017-й наблюдаются в Казахстане [2]. Рост количества автомобилей на 1 тыс. человек населения объясняется снижением цен на легковые автомобили в этот период и достаточно агрессивной политикой автоцентров (навязчивая реклама, повсеместное использование кредитов и рас-срочек) в изучаемых странах.

На основании данного анализа делаем вывод, что на экономическую ситуацию изучаемых стран оказывает большое влияние экономическая и политическая ситуация в регионе.

Список использованной литературы

- 1 Показатели развития транспортной отрасли Российской Федерации [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа: <https://www.gks.ru/folder/23455>. – Дата доступа: 30.08.2019.
- 2 Статистика транспорта Казахстана [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа: <http://stat.gov.kz/official/industry/18/statistic/6>. – Дата доступа: 30.08.2019.
- 3 Экономическая статистика Украины/транспорт [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа: <http://ukrstat.gov.ua>. – Дата доступа: 30.08.2019.
- 4 Показатели транспортной отрасли Кыргызской Республики [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа: <http://www.stat.kg/ru/statistics/transport-i-svyaz/>. – Дата доступа: 30.08.2019.
- 5 Транспорт и связь Республики Армения [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа: <https://www.armstat.am/file/doc/99510808.pdf>. – Дата доступа: 30.08.2019.
- 6 Транспорт и связь Республики Беларусь: стат. сб. / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь. — Минск, 2019. — 534 с.
- 7 Статистика транспорта стран-членов Европейского союза [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/>. – Дата доступа: 30.08.2019.