

The level of organization of railway passenger traffic in the Republic of Belarus is compared with the foreign one. The main directions for increasing the level of compliance with their economic development of the country are given. The features and advantages of the logistics organization of railway passenger transportation are highlighted.

Получено 25.09.2019

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).**

**Вып. 12. Гомель, 2019**

---

УДК 658.7/.8.004.67

*И. М. ЦАРЕНКОВА, канд. экон. наук, доцент*

*И. А. МАСЛОВСКАЯ*

*Белорусский государственный университет транспорта*

## **СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ РЫНКА МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Выполнен анализ рынка международных автомобильных перевозок Республики Беларусь. Показана динамика основных его показателей в сравнении с железнодорожным транспортом. Особое внимание уделено характеристике дорог на грузонапряженных участках. Определены приоритетные направления повышения эффективности транспортного обслуживания грузопотоков на территории страны.

Транспорт рассматривается в качестве важнейшего фактора социально-экономического роста Республики Беларусь, обеспечивающего единство экономического пространства страны и совершенствование межрегиональных и международных транспортно-экономических связей. В условиях, когда происходит процесс повышения взаимозависимости стран мира вследствие развития международной торговли и всё более тесной интеграции национальных рынков капитала, товаров и услуг, роль транспорта в экономике существенно возрастает.

По итогам 2018 г. объем валового внутреннего продукта (ВВП) в текущих ценах составил 121,6 млрд руб., что превышает уровень 2017 г. в сопоставимых ценах на 3 %, индекс-дефлятор ВВП достиг 111,6 % [1, с. 2]. Важную роль в его формировании играет автомобильный транспорт, выполняющий международные перевозки, который не только реализует функцию по оказанию транспортных услуг, но и служит средством обеспечения внешнеэкономических связей. Представленные в таблице 1 данные характеризуют динамику автомобильного транспорта в составе экспорта транспортных услуг по перевозке грузов и пассажиров.

В целом экспорт транспортных услуг в составе ВВП Беларуси на протяжении ряда лет составляет около 6 %, что значительно ниже уровня зарубежных стран: Литва – 14 %, Польша – 15 %, Германия – 17 %, Сингапур – 37 %. В структуре экспорта услуг непосредственно международные перевозки грузов являются доминирующим звеном валютных поступлений автотранспортного комплекса Беларуси [2].

Таблица 1 – Динамика показателей валового внутреннего продукта и экспорта транспортных услуг

Показатель	Год			
	2015	2016	2017	2018
Номинальный ВВП, млрд руб.	899098,1	94,949	105,748	121,568
Номинальный ВВП, млрд дол. США	48,4	48,5	49,5	59,7
Реальный ВВП, млрд руб.	774934,3	75,536	77,448	100,682
Темп роста ВВП к предыдущему году, %:				
– номинальный	111,6	105,6	110,8	115,5
– реальный	96,2	97,5	102,4	103,0
– дефлятор	116,0	93,0	108,2	111,6
Экспорт транспортных услуг, млн дол. США	2928,2	2931,6	3455,1	3511,7
в том числе автомобильным транспортом	861,3	917,3	1136,1	1189,6
Темп роста к предыдущему году экспорта транспортных услуг, %	78,6	100,1	117,9	101,4
Доля экспорта транспортных услуг в ВВП, %	6,05	6,04	6,5	5,9
Доля автомобильного транспорта в экспорте транспортных услуг, %	29,4	31,3	32,9	34,2

Основная часть поступлений по экспорту услуг автомобильного транспорта обеспечена грузовым автотранспортом – 1123,2 млн дол., что в 1,5 раза превышает аналогичный показатель железнодорожного транспорта [3, с. 35]. Услуги грузового автомобильного транспорта сформировали 35 % годового объема экспорта транспортных услуг. Значительный рост последних лет ставит задачи определения и выработки решений по сохранению сложившихся тенденций и усилению достигнутых позиций за счет увеличения объемов перевозок. Это ключевое условие для обеспечения собственной необходимой доли рынка и содействия достижению долгосрочных целей Республики Беларусь в области развития ее транзитной привлекательности и эффективной транспортно-логистической системы.

Грузовой автомобильный транспорт является важной частью логистики, так как практически ни одна цепь поставок независимо от протяженности маршрута не может обойтись без использования автомобильного транспорта. Уровень его развития влияет на технологический прогресс и обуславливает одно из ведущих мест среди источников, обеспечивающих валютные поступления в бюджет страны.

Структура объемов перевозок грузов по видам транспорта, сформированная в последние годы демонстрирует превышение доли автомобильного транспорта (37,9 %) над железнодорожным (33,3 %), за счет повышения оборачиваемости и сокращения количества порожних пробегов.

Белорусский рынок грузовых перевозок неуклонно рос с 2000 по 2011 г., затем начал медленно сокращаться вплоть до 2016 г., после которого начала восстанавливаться положительная динамика. В целом за период с 2000 по 2018 г. объем перевозимых грузов (в тоннах) увеличился почти на 72 %, темп роста составил около 4 % в год. За тот же период объем перевозимых грузов (в тоннах) по железной дороге остался на уровне примерно 33 %, а по автомобильным дорогам увеличился с 23 до 38 %. На рисунке 2 представлена структура белорусского рынка грузовых перевозок, измеряемого в тоннах перевезенных грузов.

На железнодорожный транспорт по-прежнему приходится основная доля грузовых перевозок в международном сообщении – 77 % от общего количества железнодорожных перевозок, из них транзитные составляют 34,6 %, что превышает показатели автомобильного транспорта соответственно на 68,6 и 14,2 процентных пункта. Такое соотношение позиций обусловлено большей провозной способностью железнодорожного подвижного состава и большей эффективностью данного вида транспорта на дальние расстояния. Белорусская железная дорога является третьей по величине железнодорожной системой в Европе (за исключением России) после Украины и Германии по объему перевозимых грузов и играет все более важную роль, связывая железнодорожным сообщением Китай и Западную Европу. Белорусская железнодорожная система насчитывает около 5470 км железнодорожных путей, ее производительность достигла 48,538 млн т·км.

Основным торговым партнером Беларуси остается Россия. Страны ЕС являются вторым по значимости регионом в международных торговых отношениях. Из Республики Беларусь в страны ЕС максимальный объем грузов в 2017 г. был перевезен в Польшу и Литву.

Большое влияние на объемы транзита грузов, доставляемых через территорию Беларуси оказало падение перевозок товаров из ЕС в Россию. В 2017 г. наблюдается снижение общего объема торговли товарами в странах ЕС. Основными партнерами ЕС по экспорту является США, а по импорту – Китай.

Основная причина сокращения общего объема транзита по Белорусской железной дороге в общем грузообороте международного сообщения (41,5 % в

2017 г. по сравнению с 50,7 % в 2014 г.) – снижение перевозок российских экспортных грузов, объем которых составляет более 90 % всего транзита. В основном это навалочные и наливные грузы: каменный уголь, нефть и нефтепродукты, а также черные металлы, которые все в большем объеме перевозятся морским транспортом через Балтийские порты России.

В создавшихся условиях необходимо расширять практику организации перевозок ускоренными контейнерными поездами как по сложившимся маршрутам, связывающим государства – члены ЕС с государствами – членами ЕАЭС, Китаем и Юго-Восточной Азией, так и вновь организуемым, с целью недопущения падения транзитных грузопотоков [4, с. 112].

В свою очередь рост грузооборота автомобильного транспорта обеспечен за счет увеличения объема перевозок грузов на 2,5 % и средней дальности перевозки. По грузообороту автомобильного и железнодорожного транспорта на одного жителя (7,94 тыс. т·км) Беларусь опережает такие европейские страны, как Бельгия (3,6 тыс. т·км), Германия (5,22 тыс. т·км), Франция (2,9 тыс. т·км), Италия (2,15 тыс. т·км).

По количеству тонно-километров железнодорожный сектор по-прежнему занимает ведущее положение на рынке грузоперевозок, однако по автомобильным дорогам в настоящее время перевозится больше тонн грузов, чем по железной дороге. Количество грузовых автомобилей увеличилось на 175 %, начиная с 2000 г., прирост составляет 7 % в год.

Становление конкурентного автодорожного сектора способствовало постепенному росту его доли на общем рынке. В последние годы реализованы крупные инвестиционные проекты по реконструкции автомобильных дорог, связывающих г. Минск с областными центрами и являющихся частью единой европейской транспортной системы: М-4/Е271 Минск – Могилев, М-5/Е271 Минск – Гомель, М-6/Е 28 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги), а также ряда других республиканских дорог. В ходе реализации проектов повышены скорости движения, усилена прочность дорожной одежды под транспортную нагрузку 11,5 т на ось, остальные транспортно-эксплуатационные показатели доведены до норм I технической категории.

За 2018 г. обеспечено выполнение основных прогнозных показателей Программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016–2020 гг. в сфере транспорта: грузооборот транспорта республики составил 104,1 % к 2017 г. при прогнозном параметре 102,6 %. При сохранении существующих тенденций автомобильный транспорт займет лидирующую позицию в сфере грузоперевозок.

Вместе с тем увеличивающиеся объемы перевозок грузов усиливают воздействие тяжелых грузовых транспортных средств на дорожные покрытия, вызывая ускоренное ухудшение их транспортно-эксплуатационного состояния. По сравнению с соседними европейскими странами, общий объем грузовых перевозок в Беларуси примерно вдвое меньше, чем в Германии, и

немного больше, чем в Польше. Однако с учетом размера экономик данных стран в Беларуси по автомобильным дорогам перевозится больше грузов, чем в Германии и Польше. Так, в Беларуси грузооборот составляет примерно 452 т·км на один доллар ВВП, в то время как в Германии только 26 т·км на один доллар, а в Польше – 32 т·км на один доллар.

В силу растущей конкуренции со стороны других видов транспорта, автомобильный транспорт нуждается в немедленной поддержке для сохранения и увеличения своей конкурентоспособной доли на рынке.

Современное развитие международных перевозок и транспортно-логистической системы предполагает использование нескольких видов транспорта, что определяет ее способность к адаптации за счет географической и функциональной диверсификации. Беларусь может развивать и использовать свое логистическое преимущество, основанное на мультимодальной интеграции, сочетающей автомобильный и железнодорожный транспорт, а также максимальном использовании потенциала автомобильных дорог.

В настоящее время транзитный потенциал автомобильных дорог в республике используется не более, чем на 6,8 % (фактически достигнутый показатель грузопотока транзитных грузов 2,7 млн т/год по сравнению с потенциально возможной величиной 40 млн т/год), а по показателю грузооборота – не более чем на 32,2 % (фактически достигнутый показатель грузооборота транзитных грузов автотранспортом 5,9 млрд т·км/год по сравнению с потенциально возможной величиной 18,3 млрд т·км/год) [5, с. 69].

Растущие экономики Китая, Вьетнама, Индии, а также развитых европейских государств, требуют все больше сырьевых ресурсов, а европейские страны, производящие современную высокотехнологичную продукцию машиностроения, будут обеспечивать потребности развивающихся экономик того же Китая, России, Казахстана, Беларуси и других постсоветских республик. Следовательно, объемы перевозок грузов продолжают свой рост.

В связи с этим особое внимание уделяется стратегическому развитию стран Большой Евразии с инициативой Китая «Один пояс, один путь». Эти регионы тесно связаны производственной кооперацией в рамках глобальных цепочек стоимости. Детали и узлы технически сложных продуктов могут несколько раз проследовать из Европы в Китай и обратно в качестве полуфабрикатов и готовых товаров, поэтому снижение логистических затрат и сокращение сроков транспортировки грузов существенным образом повышают конкурентоспособность конечного продукта [6, с. 6]. Более 80 инфраструктурных проектов реализуются в 5 трансконтинентальных коридорах, проходящих по территории Албании, Беларуси, Франции, Германии, Грузии, Италии, Казахстана, России и других стран.

Объем перевозок грузов, проходящих транзитом по территории Республики Беларусь и в итоге объем экспорта транспортных услуг Беларуси прямо зависят от величины товарооборота между Россией и ЕС. Наибольшая часть

транзитных грузов (около 93 %) перевозится автотранспортом по магистральной автомобильной дороге М1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки), которая является участком международного коридора II.

Интенсивность перевозок грузов на километр длины автомобильных дорог общего пользования постоянно возрастает, что связано с ростом грузооборота при сформированной дорожной сети [7, с. 106].

Беларусь обладает всеми возможностями для повышения своей роли в мировом торгово-экономическом балансе, который может значительно возрасти при использовании геополитического расположения страны. При этом среднесуточная скорость движения грузового автомобиля на территории ЕАЭС составляет примерно 280 км в сутки, в то время как западные перевозчики обеспечивают пробег в 800 км в сутки [8, с. 68].

Учитывая значительные объемы запланированных и уже выполненных работ по модернизации участков республиканских автомобильных дорог на стратегически важных для страны транзитных направлениях, принимаемые меры по развитию придорожного сервиса, обеспечение прироста объемных показателей по международным перевозкам и транзиту зависит как от конкурентоспособности белорусских автомобильных перевозчиков, так и от дальнейшего улучшения состояния автомобильных дорог республики.

Проблемным вопросом остается несоответствие предельно допустимых масс, осевых нагрузок и габаритов транспортных средств разных стран при перевозке грузов по дорожной сети Беларуси. Значительная часть автомобильных дорог имеет дорожную конструкцию, способную выдерживать нагрузку на одиночную ось автомобиля в размере 10 т, в то время как современные большегрузные автомобили имеют нагрузку 11,5 т на одиночную ось и выше.

Годовой прирост протяженности автомобильных дорог, способных выдерживать нагрузку 11,5 т на одиночную ось автомобиля, в 2018 г. составил 2,7 %, что соответствует 55 км. Очевидной становится необходимость продолжения работ по модернизации сети автомобильных дорог республики с целью усиления конструкции дорожной одежды еще на 13838 км автомобильных дорог республиканского значения, что, с учетом сложившихся темпов развития дорожной сети, является долгосрочной стратегической задачей.

Совершенствование инфраструктуры предполагает увеличение объемов оказания услуг придорожного сервиса и доведение объектов данной сферы до уровня международных стандартов по придорожному обслуживанию.

Таким образом, транспортно-логистическая система республики в сравнении с мировой системой требует кардинального совершенствования и развития, ряд элементов системы не соответствует требуемым современным мировым стандартам, что значительно уменьшает эффективность ее деятельности. Геополитическое положение Беларуси на пересечении транспортных маршру-

тов, связывающих государства Западной Европы с рынками России и Китая, а также стран Черноморского побережья со странами Балтийского моря, ставит приоритетной экономической задачей эффективное использование потенциала транспортно-логистических услуг. Ее решение зависит от развития национальной транспортной системы в направлении повышения ее конкурентоспособности и обслуживания транзитных грузопотоков в соответствии с международными стандартами. Строительство и модернизация транспортной инфраструктуры чрезвычайно капиталоемки. Представляется необходимым выделение приоритетных направлений развития автомобильных дорог Беларуси в целях концентрации усилий страны на наиболее перспективных маршрутах прохождения транзитных потоков и обеспечения интеграционных процессов.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 О состоянии государственных финансов Республики Беларусь (январь – декабрь 2018 года) [Электронный ресурс] : офиц. сайт Мин-ва финансов Респ. Беларусь. – Режим доступа : [www.minfin.gov.by](http://www.minfin.gov.by). – Дата доступа : 10.09.2019.

2 **Ивуть, Р. Б.** Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы / Р. Б. Ивуть, А. Ф. Зубрицкий, А. С. Зиневиц // Новости науки и технологий. – 2015. – № 1 (32) – С. 19–33.

3 Транспорт и связь в Республике Беларусь : стат. сб. / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь ; редкол. : И. В. Медведева [и др.]. – Минск : Нац. стат. комитет, 2018. – 114 с.

4 **Молокович, А. Д.** Оценка транспортно-логистической системы Республики Беларусь и перспективы ее развития / А. Д. Молокович // Перспективы развития логистики и управления цепями поставок : сб. науч. тр. VII Междунар. науч. конф., Москва, 18 апр. 2017 г. : в 2 ч. / Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики» ; науч. ред. В. И. Сергеев. – М. : Изд. «Эс-Си-Эм Консалтинг», 2017. – Ч. 1. – С. 109–123.

5 **Дроздов, П. А.** Оценка транзитного потенциала Республики Беларусь при перевозках автомобильным транспортом / П. А. Дроздов // Логистические системы и процессы в условиях экономической нестабильности : материалы VI Междунар. заоч. науч.-практ. конф., Минск, 5–6 дек. 2018 г. / редкол. : П. И. Бригадин, А. Д. Молокович, П. А. Дроздов. – Минск : Институт бизнеса БГУ, 2019. – С. 65–74.

6 **Шимов, В. Н.** «Экономический пояс Шелкового пути» как транспортный маршрут и глобальный проект развития / В. Н. Шимов, А. А. Быков // Белорусский экономический журнал. – 2016. – № 2. – С. 4–14.

7 **Царенкова, И. М.** Основы развития логистических систем в дорожном хозяйстве : [монография] / И. М. Царенкова. – Гомель : БелГУТ, 2017. – 211 с.

8 **Антюшения, Д. М.** Транспортно-логистическая система Республики Беларусь: становление и развитие / Д. М. Антюшения. – Минск : БНТУ, 2016. – 222 с.

9 **Липатова, О. В.** Комплексный подход к оценке эффективности функционирования логистических систем / О. В. Липатова, С. Л. Шатров // Современные концепции развития транспорта и логистики в Республике Беларусь. – Минск, 2014. – С. 208–213.

*I. TSARENKOVA*

*I. MASLOVSKAYA*

*Belarusian State University of Transport*

## **MODERN TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT MARKET OF THE REPUBLIC OF BELARUS**

The analysis of the international road transport market of the Republic of Belarus. The dynamics of its main indicators in comparison with railway transport is shown. Special attention is paid to the characteristics of roads on the load-stressed sections. Priority directions of increase of efficiency of transport service of cargo flows in the territory of the country are defined.

Получено 22.09.2019

---

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 12. Гомель, 2019**

---

УДК 656.004 (470)

*ЧЖАО ВЭНЬСЮ*

*ЛИНЬ ЮАНЬ*

*Пекинский транспортный университет (г. Пекин, Китай)*

*П. В. КУРЕНКОВ, д-р экон. наук, профессор*

*Н. Г. МАГОМЕДОВА*

*П. И. ВОЛЬНОВ*

*А. В. АСТАФЬЕВ*

*Д. Г. БАБИН*

*Российский университет транспорта (МИИТ)*

## **ЦИФРОВИЗАЦИЯ СОЗДАНИЯ ИЕРАРХИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ РОССИИ**

Предлагается иерархическая сеть транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в России для международных контейнерных поездов «CHINA RAILWAY Express» («CR Express»); проанализировано состояние курсирования и основных проблем международных контейнерных поездов между Китаем и Россией; определены структура и функции двухуровневой системы ТЛЦ для международных контейнерных поездов, выбраны наиболее важные ТЛЦ в России; построена модель двусторонних издержек; говорится о практическом использовании полученных результатов.

Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г. предусматривает создание опорной сети транспортно-логистических центров в ключевых регионах России. В этом качестве могут рассматриваться грузо-