

УДК 339.543

*О. Н. ШЕСТАК, канд. экон. наук, доцент  
Белорусский государственный университет транспорта  
А. М. МАРТИНОВСКАЯ  
Гомельская таможня*

## **ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ГРУЗОВ ПО ТЕРРИТОРИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ**

Проанализированы основные показатели работы транспорта, а также вклад транспортной деятельности в формировании ВВП страны. Рассмотрена статистика перемещения грузов и пассажиров по территории Республики Беларусь различными видами транспорта. Особое внимание уделено анализу качественных показателей работы транспорта, их значение для развития национальной экономики.

На сегодняшний день эффективно функционирующий транспортный комплекс необходим не только для обеспечения устойчивого развития любой страны, но и для достижения высокого уровня ее экономической безопасности. Стоит отметить, что путем соединения производителей и потребителей товаров, работ, услуг, а также обеспечивая удовлетворение потребностей реального сектора производства в перевозках грузов, а физических лиц – в перемещении, именно транспортные услуги выступают основным фактором для формирования и развития единого экономического пространства между странами.

Так, активное развитие транспортного комплекса любой страны – одно из важнейших условий ее экономического роста, позволяющее обеспечить рост рыночных экономических связей, а также увеличить объемы международной торговли. Транспортный комплекс является не только локомотивом развития хозяйствующих субъектов, но и фактором повышения комфортности и качества жизни граждан, что подтверждают слова английского философа Ф. Бэкона: «Три вещи делают нацию великой и благоденствующей: плодородная почва, деятельная промышленность и легкость передвижения людей и товаров» [1].

Место и значение транспорта, а равно его влияние на развитие национальной экономики государства можно проанализировать и охарактеризовать на основе следующих показателей:

– в структуре ВВП по видам экономической деятельности за 2019 год, где удельный вес сферы услуг составляет 48,8 %, транспортная деятельность занимает долю в 5,9 % удельного веса сферы услуг в ВВП;

– по итогам 2019 года объем экспорта транспортных услуг составил 4009,9 млн дол. США, что на 2,20 % больше аналогичного показателя за предыдущий год (в 2018 году объем экспорта транспортных услуг составил 3923,4 млн дол. США) и составляет свыше 41,7 % от общего объема экспорта услуг Республики Беларусь;

– чистая прибыль организаций транспорта в 2019 году составила 1102,9 млн руб., что на 8,7 % меньше в сравнении с 2018 годом (в 2018 году объем чистой прибыли организаций транспорта составил 1208,7 млн руб.), и составила 10,29 % от совокупного объема чистой прибыли, полученной от реализации продукции, товаров, работ, услуг;

– за 2019 год сумма поступивших от транспортной деятельности в бюджет платежей составила 2383,2 млн руб., что на 1,79 % меньше аналогичного показателя за предыдущий год (в 2018 году сумма поступивших от транспортной деятельности в бюджет платежей составила 2426,6 млн руб.) и составляет 9,18 % от общей суммы платежей, уплаченных в бюджет;

– число занятых в сфере транспорта людей в 2019 году составило 273,0 тыс. человек, что на 0,76 % меньше в сравнении с количеством людей, занятых в сфере транспорта в 2018 году (275,1 тыс. человек) и составляет 6,3 % к общей численности людей, занятых в экономике.

Так, приведенные выше показатели подтверждают значительную роль транспортного комплекса в национальной экономике Республики Беларусь. Однако стоит отметить, что, рассматривая участие транспорта в формировании платежного баланса страны, отмечается некоторое снижение его положительного влияния в 2019 году, что можно заметить по такому показателю, как сальдо внешней торговли транспортными услугами (рисунок 1). Тем не менее, транспортные услуги по-прежнему занимают доминирующее положение в формировании положительного сальдо внешней торговли услугами, составляя 54,71 % в 2019 году (60,94 % в 2018 году, 62,39 % в 2017 году).

Такие высокие показатели объясняются как выгодным экономико-географическим положением страны, благоприятным влиянием геополитических факторов, так и постоянным внедрением новых транспортных, складских, таможенных технологий, тесно увязанных с современными информационными системами и технологиями.

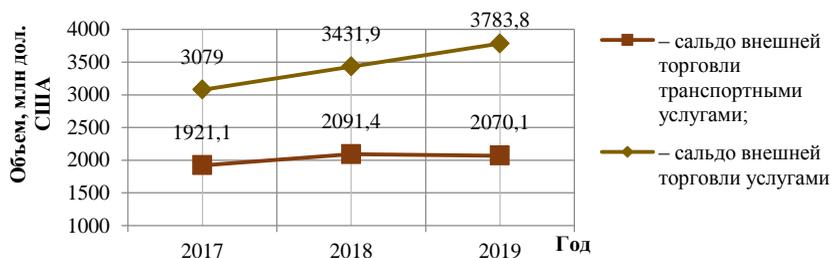


Рисунок 1 – Сальдо внешней торговли услугами, 2017–2019 гг.

Модернизация, осуществляемая сегодня в области транспорта, подразумевает под собой внедрение новых или же совершенствование уже существующих транспортных услуг, а также операций, а равно повышение качества их предоставления для целей снижения, необходимого для доставки грузов, пассажиров времени, устранения угроз транспортной безопасности. Все это необходимо для повышения уровня конкурентоспособности организаций как непосредственно оказывающих транспортные услуги, так и иных предприятий, задействованных в области транспорта, что приводит к удовлетворению потребностей экономики государства, а также населения.

Республика Беларусь располагает транспортными коммуникациями, находящимися на перекрестке путей, проходящих из государств Азии, а также Российской Федерации в страны Западной Европы, а также из Скандинавии и Прибалтики в страны Южной Европы.

Так, по территории Республики Беларусь проходят два международных транспортных коридора – № 2 и № 9. Транспортный коридор № 2 имеет следующий маршрут: Лондон – Париж – Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород. Преимуществом использования белорусского участка данного коридора является сокращение на 30–35 % расстояния перевозок по сравнению с вариантом объезда территории Беларуси через страны Балтии или Украину [4, с. 24].

Другой важной составляющей транспортной системы Республики Беларусь является участок Критского коридора № 9 (граница Украины – Гомель – Могилев – Орша – Витебск – граница Российской Федерации) и № 9–В (Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда), соединяющий Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию, Грецию. Благодаря наличию этого коридора организована устойчивая транспортная связь между северными и южными морями Европейского континента [3].

Транспортные услуги, оказываемые в Республике Беларусь, осуществляются посредством использования всех, за исключением морского, видов транспорта. Так, рассмотрим структуру грузоперевозок, представленную в таблице 1.

**Таблица 1 – Объем перевезенного груза в Республике Беларусь в зависимости вида используемого транспорта**

В тысячах тонн

Показатель	Год				
	2015	2016	2017	2018	2019
Количество перевезенного груза:	447212	417643	439471	455503	427849
В том числе:					
трубопроводным транспортом	132549	126106	124430	125217	118364
из него транзит:	92952	90288	88711	87961	80745
железнодорожным транспортом	131439	126758	146295	157164	145531

Окончание таблицы 1

Показатель	Год				
	2015	2016	2017	2018	2019
международное сообщение	96477	95686	112785	121326	109520
из него транзит:	38347	32192	39082	48669	39119
автомобильным транспортом	180226	162579	166671	170876	161686
международные перевозки	11329	12737	14001	14972	16461
из них транзит:	2602	2815	2849	2985	3284
внутренним водным транспортом	2960	2144	2019	2195	2241
воздушным транспортом	39	57	55	52	28

Статистика перемещения товаров по территории Республики Беларусь различными видами транспорта за 2015–2019 гг. отражает рост объема перевезенного воздушным и железнодорожным транспортом груза. Однако стоит отметить, что в общем виде наблюдается тенденция снижения объема перевезенного груза на протяжении с 2015 по 2019 г. Так, в 2016 г. по сравнению с 2015 г. объем перевезенного груза снизился на 11 %, в 2017 г. – на 6 %, в 2018 г. – на 3 %, а в 2019 г. – на 8 % соответственно.

Кроме того, удельный вес железнодорожных перевозок грузов занимает значительную долю, которая превышает 20 % в каждый год из анализируемых, однако наибольшую долю все еще составляют перевозки товаров автомобильным транспортом. Так, в 2016 г. доля железнодорожного транспорта составила 30,36 %, в 2017 г. – 33,29 %, а в 2018 г. – 34,50 %, что изображено на рисунке 2.

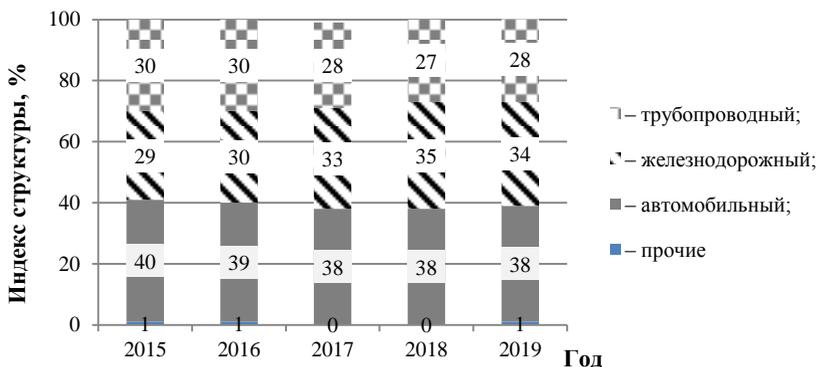


Рисунок 2 – Структура перевозки грузов в зависимости от вида транспорта, %

Республика Беларусь как внутриконтинентальное государство, не имеющее выхода к морям, а также не обладающее значительными сырьевыми ресурсами, особое значение придает развитию транзитных перевозок, а также

поиску новых перспективных рынков транспортных услуг, благодаря привлекательности географического положения, что мы можем заметить, проанализировав представленные в таблице 1 данные (таблица 2).

**Таблица 2 – Доля транзитных перевозок в общем объеме перевезенного груза в Республике Беларусь в зависимости от вида транспорта**

В процентах

Показатель:	Год				
	2015	2016	2017	2018	2019
Доля транзитных перевозок грузов					
Железнодорожный транспорт	29,17	25,40	26,71	30,97	26,88
Автомобильный транспорт	1,44	1,73	1,71	1,75	2,03
Трубопроводный транспорт	70,13	71,60	71,29	70,25	68,22

В связи с тем, что наибольшую долю в общем объеме перевезенного груза занимают непосредственно такие виды транспорта, как автомобильный, железнодорожный и трубопроводный, осуществление транзитных перевозок в разрезе видов транспорта было проанализировано по вышеназванным категориям.

По результатам анализа отмечается, что в наибольшем объеме транспортировка грузов в транзитном направлении была осуществлена трубопроводным транспортом. Так, доля транзитных перевозок в общем объеме перевезенного груза через Республику Беларусь за 2015–2018 гг. составляла более 70 %, однако, начиная с 2017 г. указанный показатель сокращался вплоть до 2019 г. (в 2017 г. в сравнении с 2016 г. наблюдается сокращение на 0,43 %, в 2018 г. в сравнении с 2017 г. – на 1,46 %, а в 2019 г. в сравнении с 2018 г. – на 2,89 %).

Говоря о перевозке грузом транзитом по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом, для начала рассмотрим структуру объема перевезенного груза в зависимости от направления сообщения (рисунок 3): наблюдается тенденция постоянного роста доли непосредственно международных перевозок грузов по территории Республики Беларусь, однако в 2019 году указанный показатель уменьшается. Так, на протяжении с 2015 по 2019 г. доля международных перевозок железнодорожным транспортном составляет более 70 %, причем в 2018 году указанный показатель достигает наибольшего значения, составляя 77,20 % от общего количества перевезенного груза. Кроме того, наблюдается прямопропорциональное изменение доли транзитных перевозок, которые непосредственно входят в состав перевозок, осуществляемых в международном сообщении. Так, сравнивая объем перевезенного груза внутри Республики Беларусь, с тем, что был перевезен транзитом через ее территорию, транзит занимает большую долю (более 25 % на протяжении с 2015 по 2019 г.).

Использование автомобильного транспорта в большей степени для целей осуществления внутриреспубликанских перевозок (рисунок 4) может быть

обусловлено экономико-географической компактностью страны, а также тем, что стоимость перевозок с помощью железной дороги экономически целесообразнее при необходимости доставки больших партий груза.

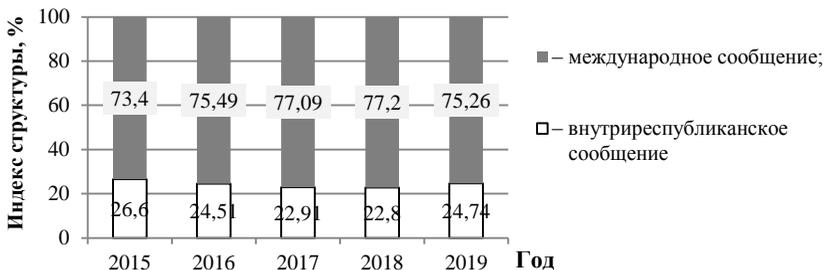


Рисунок 3 – Структура перевозки грузов железнодорожным транспортом в зависимости от направления соо̄ – внутриреспуб-

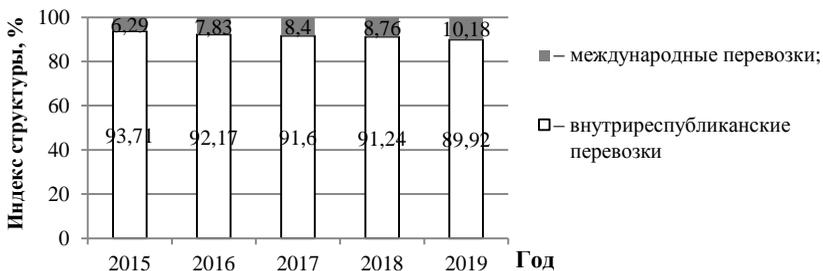


Рисунок 4 – Структура перевозки грузов автомобильным транспортом в зависимости от направления

Кроме того, отметим, что, основываясь лишь на таком показателе, как количественный объем перевезенного различными видами транспорта груза, не представляется возможности объективно произвести оценку влияния перемещения грузов на экономику Республики Беларусь. Указанный показатель лишь определяет количество перевезенного груза, не характеризуя при этом экономические затраты, связанные с его перемещением, что не отвечает потребности в анализе транспортных расходов, оценке эффективности перевозочного процесса, а также эффективности функционирования транспортного комплекса страны.

Соответственно, рассмотрим такие показатели, как себестоимость, среднюю доходную ставку от осуществленных перевозок грузов на автомобильном и железнодорожном транспорте, а также рентабельность реализованной продукции, товаров, работ, услуг организаций транспорта, являющиеся одними из важнейших обобщающих показателей экономической деятельности транспортных предприятий (таблицы 3, 4).

Таблица 3 – Финансовые результаты от перевозок грузов железнодорожным и автомобильным транспортом в Республике Беларусь за 2016–2019 гг.

Показатели	Год				Темп роста 2019 г. к 2016 г., %
	2016	2017	2018	2019	
<i>Железнодорожный транспорт</i>					
Грузооборот, млн т·км	41 107	48 538	52 574	48 205	117,27
Расходы по перевозкам грузов, млн руб.	1 197,3	1 339,1	1 613,3	1 807,1	150,93
Доходы по перевозкам грузов, млн руб.	2034,3	2326,4	2716,3	2675,7	131,5
Средняя себестоимость перевозок грузов, руб. за 1 т·км	0,029	0,028	0,031	0,037	127,59
Средняя доходная ставка от перевозок грузов, руб. за 1 т·км	0,048	0,046	0,050	0,053	110,42
<i>Автомобильный транспорт</i>					
Грузооборот, млн т·км	25239	26987	28082	28516	112,98
Расходы по перевозкам грузов, млн руб.	701,3	845,3	1 009,9	1 084,7	154,67
Доходы по перевозкам грузов, млн руб.	758,3	911,0	1078,8	1119,2	147,59
Средняя себестоимость перевозок грузов, руб. за 1 т·км	0,109	0,120	0,134	0,144	132,11
Средняя доходная ставка от перевозок грузов, руб. за 1 т·км	0,112	0,130	0,143	0,149	133,04

Таблица 4 – Финансовые показатели работы транспорта за 2016–2019 гг.

Показатель	Год			
	2016	2017	2018	2019
Рентабельность реализованной продукции, товаров, работ, услуг организаций транспорта, %	11,7	12,1	13,4	9,2
Рентабельность продаж организаций транспорта, %	9,5	9,7	10,7	7,6

Выбор для анализа авторами вышеназванных показателей обусловлен тем, что они являются обобщающими показателями рационального ведения транспортного хозяйства, а также наиболее эффективного использования всех имеющихся ресурсов.

Так, снижение себестоимости – важнейший резерв роста прибыли предприятий и повышения рентабельности производства. От снижения себестоимости

продукции зависят темпы расширенного воспроизводства и накопления, возможности снижения розничных цен и повышения благосостояния народа [7].

Исходя из данных таблицы 3, можно сделать вывод, что наблюдается положительная тенденция, заключающаяся в увеличении темпов роста объемов выполненных работ (грузооборот в т·км) на рассматриваемых видах транспорта, а также в области получения доходов от перевозок [8].

Так, на автомобильном транспорте отмечается более благоприятная ситуация с установлением средней доходной ставки от перевозки грузов, нежели на железнодорожном транспорте: за 2019 год указанный показатель на автомобильном транспорте превышает аналогичный показатель железнодорожного транспорта в 2,81 раза.

Однако вместе с указанной положительной динамикой увеличения средней доходной ставки от перевозок грузов, а также увеличения грузооборота наблюдается и рост расходов, а также средней себестоимости перевозок грузов. Так, на железнодорожном транспорте при увеличении объемов грузооборота на 17,27 % расходы возросли на 50,93 % (в 1,5 раза), а средняя себестоимость перевозок грузов – в 1,27 раза (на 27,59 %). Такая же тенденция наблюдается в соотношениях данных показателей на автомобильном транспорте: при увеличении грузооборота в сравнении с 2016 годом на 12,98 % (в 1,13 раза), наблюдается увеличение расходов по перевозке грузов на 54,67 % (в 1,55 раза), равно как и увеличение себестоимости перевозок на 32,11 % (в 1,32 раза).

Соответственно темпы роста расходов и себестоимости перевозок опережают темпы роста грузооборота, что в целом свидетельствует о недостаточности высоких финансовых результатах использования рассмотренных видов перевозок грузов, а также подтверждает недостаточный уровень развития транспортного комплекса Республики Беларусь и требует повышения его привлекательности для клиентов.

Рассматривая показатели рентабельности реализованных услуг организаций транспорта, а также рентабельность их продаж (см. таблицу 4), отмечается отрицательная динамика по обоим показателям. Так, отметим, что показатель рентабельности реализованной продукции, товаров, работ, услуг организаций транспорта имел положительную динамику на протяжении с 2016 по 2018 год, однако за 2019 год его значение уменьшилось на 21,37 % в сравнении с 2016 годом и на 31,34 % в сравнении с 2018 годом. Аналогичная ситуация наблюдается с показателями рентабельности продаж организаций транспорта (уменьшение показателя в 2019 году на 20 % в сравнении с 2016 годом и на 28,97 % в сравнении с 2018 годом). Так, приведенная динамика свидетельствует о неэффективной работе указанных предприятий, о снижении их прибыли при одновременном росте затрат, что негативно сказывается на их деятельности и требует улучшения сопутствующих показателей.

Таким образом, анализ указанных показателей позволяет утверждать, что решение задачи согласованного развития транспортного комплекса Респуб-

лики Беларусь, предусматривающее повышение эффективности использования имеющейся материально-технической базы, и рациональное распределение объемов перевозок между видами транспорта требует уменьшение затрат на транспортировку грузов различными видами транспорта, расходов на производство погрузочно-разгрузочных и складских работ, уменьшение транспортных издержек в себестоимости реализуемых услуг, а также иных показателей, влияющих на экономическую эффективность отрасли.

Соответственно, необходимым условием в решении выявленной проблемы становится модернизация инфраструктуры, задействованной при осуществлении перевозок грузов различными видами транспорта, что можно осуществить за счет привлечения иностранных инвесторов.

Также необходимо осуществление постоянной работы, направленной на развитие как внутривнутриреспубликанских, так и международных перевозок грузов, а также пассажиров по территории Республики Беларусь, проводя модернизацию транспортного комплекса, оптимизируя процедуры пропуска транспортных средств через таможенную границу, а также улучшая объекты транспортной инфраструктуры, что позволит обеспечить устойчивые темпы роста экономики. Кроме того, указанные действия приведут к повышению конкурентоспособности национальных транспортных операторов, равно как и конкурентоспособности белорусских участков международных транспортных коридоров.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Коришева, О. В.** Анализ значения транспортного комплекса в устойчивом развитии рыночной экономики и ее субъектов / О. В. Коришева // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Вып. 11. – Гомель: БелГУТ, 2018. – С. 241–250.

2 **Лapidус, Б. М.** Макроэкономическая роль железнодорожного транспорта: Теоретические основы, исторические тенденции и взгляд в будущее : монография / Б. М. Лapidус, Д. А. Мачерет. – М. : КРАСАНД, 2014. – 234 с.

3 Беларусь в цифрах [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа : <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/372/372c458c7e0e0196257ac51b11a0cf73.pdf>. – Дата доступа : 07.09.2020.

4 **Дзикович, Н. Г.** Республика Беларусь в мировой транспортной системе / Н. Г. Дзикович // Науч. тр. Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь. – 2012. – № 2. – С. 23–29.

5 Белорусское телеграфное агентство «БелТА» [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://www.belta.by>. – Дата доступа : 10.09.2020.

6 Транспортный комплекс Беларуси: цифры и факты [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.baif.by/novosti/transportnyi-kompleks-belarusi-tsifry-i-fakty/>. – Дата доступа : 12.09.2020.

7 **Гизатуллина, В. Г.** Себестоимость железнодорожных перевозок и тарифы : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина, Е. В. Бойкачева. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 301 с.

8 Транспорт в Республике Беларусь [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа : <https://belstat.gov.by/upload/iblock/0da/0dad008c1d55c619c133e9cc81c03d4f.pdf>. – Дата доступа : 07.09.2020.

*O. SHESTAK, PhD, Associate Professor  
Belarusian State University of Transport  
A. MARTINOVSKAJA  
Gomel Customs*

## **MOVEMENT OF CARGO ACROSS THE TERRITORY OF THE REPUBLIC OF BELARUS: IMPORTANCE FOR THE DEVELOPMENT OF THE NATIONAL ECONOMY**

The article is analyzed the main indicators of the work of transport, as well as the contribution of transport activities in the formation of the country's GDP. The statistics of movement of goods and passengers across the territory of the Republic of Belarus by various types of transport are considered. Special attention is paid to the analysis of qualitative indicators of transport work, their significance for the development of the national economy.

Получено 15.10.2020