

УДК 656.13 + 656.342

АНАЛИЗ РЫНКА УСЛУГ ПАССАЖИРСКОГО АВТОТРАНСПОРТА И МЕТРОПОЛИТЕНА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Д. Н. МЕСНИК, Т. В. ПИЛЬГУН

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

Республика Беларусь – одна из стран, которая для своего социального и экономического развития определила основополагающим направлением государственную поддержку транспортной деятельности в сфере пассажирских перевозок. Актуальными выступают вопросы исследования потенциала рынка услуг пассажирского автотранспорта страны, а также востребованность и предпочтительность этих услуг. Эффективность влияния государственного регулирования на деятельность пассажирского автомобильного транспорта может быть повышена за счет прогнозов, учитывающих зависимости конъюнктуры рынка услуг пассажирского транспорта от трендов развития промышленного производства, а поскольку в последнее время сфера услуг приняла на себя приоритетную роль в экономике, то и определенных видов деятельности сферы услуг Республики Беларусь.

В современных условиях развития транспортного рынка городских и междугородних пассажирских перевозок организации пассажирского автотранспорта всех форм собственности нацелены на получение максимальной выгоды, предлагая рынку пассажирских перевозок свои услуги [1]. За потребителями транспортных услуг всегда сохранялась ключевая роль в выборе альтернативных предложений пассажирских перевозок. Важнейшей задачей пассажирского транспорта является создание надежно работающей, экономичной, безопасной и экологически чистой систем городского и междугороднего пассажирского транспорта, ориентированных на интересы гражданина, предпринимателя, рынка, общества в целом. В этой связи важно обеспечить рациональный уровень развития материально-технической базы конкретного вида пассажирского транспорта, определяющий целесообразность его использования и возможности освоения предъявляемых перевозок.

За период 2010–2017 гг. наблюдается тенденция роста пассажирооборота всеми видами транспорта [2]. Так в 2017 г. рост пассажирооборота составил +5,75 % к 2010 г. При этом пассажирооборот автотранспортом увеличился на +1,77 % в 2017 г. к 2010 г. (рисунок 1). Данные диаграмм свидетельствуют о том, что перевозки пассажиров всеми видами транспортных средств демонстрировали рост с 2010 г. по 2013 г. на +2,63 % к 2010 г., тогда с 2014 г. по 2017 г. отмечено их снижение на –17,62 % к 2010 г.

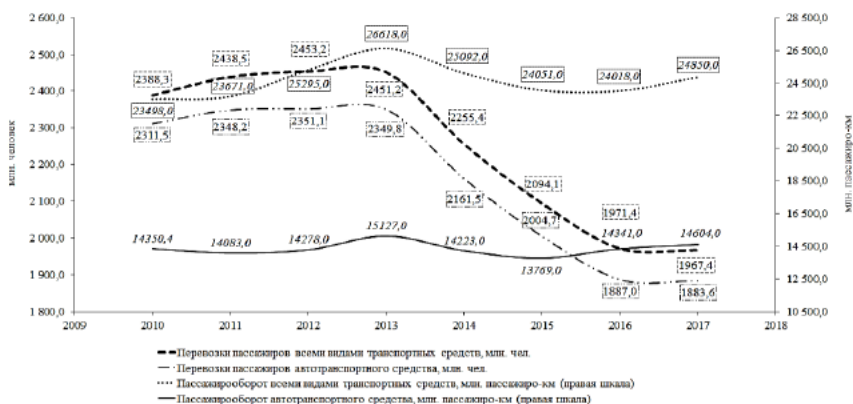


Рисунок 1 – Динамика пассажирооборота и объем перевозок пассажиров всеми видами транспорта (включая автомобильный транспорт и автотранспортными средствами)

Значительно сократились пассажирские перевозки автотранспортного средства за рассматриваемый период, их снижение в 2017 г. составило – 18,51 % к 2010 г. Тем ни менее за ними сохранилась высокая доля в общем объеме перевозок всеми видами транспорта.

Доля перевозок пассажиров, приходящаяся на транспортные средства разных видов автомобильного транспорта и метрополитен за период 2010–2017 гг. представлена на рисунке 2.

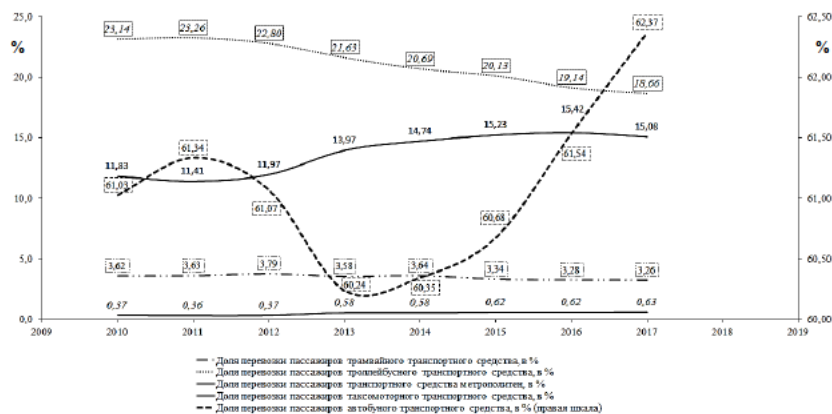


Рисунок 2 – Доля перевозки пассажиров разными видами автотранспортных средств и метрополитеном за период 2010–2017 гг.

На диаграммах рисунка 2 очевидно, что наибольшие амплитуды изменения за рассматриваемый период имеет доля перевозки пассажиров, приходящаяся на автобусный парк. В 2017 г. доля перевозки пассажиров автобусным парком выросла на +1,03 % к 2011 г., и на +2,02 % к 2014 г., при этом сохранив за собой приоритетное место в перевозках пассажиров всеми видами автотранспортных средств, или 62,37 %. Доля перевозки пассажиров в 2017 г. троллейбусным и трамвайным транспортом продемонстрировала сокращение на -4,60 % и -0,37 % к 2011 г., тогда как к 2014 г. по этим видам транспорта уменьшение на -2,04 % и -0,38 % к 2014 г. соответственно. По таксомоторному транспорту нельзя не отметить, что его доля в перевозках пассажиров низкая, в 2017 г. составила 0,63 %, при этом увеличена на +0,27 % к 2011 г. Доля перевозки пассажиров в 2017 г. метрополитеном составила 15,08 %, или выросла на +3,67 % к 2011 г.

За рассматриваемый период 2011–2017 гг. стоимостные показатели по перевозке пассажиров автобусным парком подвержены высоким колебаниям, вызванными структурными изменениями не только сферы услуг, но и сферы производства экономики Республики Беларусь [3].

Результаты исследований по доле пассажирооборота разными видами автотранспортных средств и метрополитеном за период 2010–2017 гг. приведен на рисунке 3.

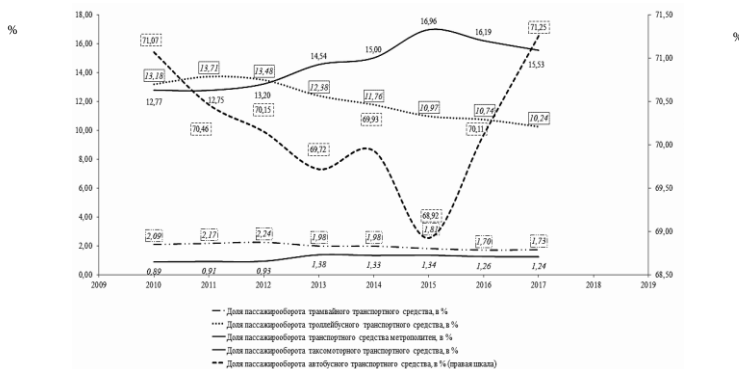


Рисунок 3 – Доля пассажирооборота, приходящаяся на разные виды автотранспортных средств и метрополитен

Наиболее высокая доля пассажирооборота приходится на автобусный парк, как и объемы, представленные выше. В 2017 г. на его долю пришлось 71,25 %, практически остается стабильной за рассматриваемый период, не значительно увеличена к 2014 г. на +1,33 %. Доля пассажирооборота трамваями и троллейбусами в 2017 г. сократилась соответственно на -0,43 % и -3,47 % к 2011 г., а к 2014 г. ее снижение составило -0,24 % и -1,52 % соот-

ветственно. По таксомоторному транспорту в 2017 г. рост доли пассажирооборота незначительно увеличен +0,33 % к 2011 г. Доля пассажирооборота метрополитеном в 2017 г. составила 15,53 %, или выросла на +2,78 % к 2011 г., тогда как к 2014 г. рост составил +0,53 %.

В анализируемом периоде, именно в 2013–2016 гг., наблюдается тенденция снижения пассажиропотока всех видов пассажирского автотранспорта, что возможно является следствием общего снижения транспортной подвижности населения, или снижения потребности пользования общественным транспортом за счет увеличения перевозок личным транспортом. Среди причин внутреннего характера важно исследовать влияние ряда факторов, как вероятного наличия скрытой безработицы сферы производства, колебания уровня доходов потребителей пассажирских транспортных услуг, который мог повлиять на поведение в выборе альтернативного варианта, приток (отток) трудовых ресурсов в целом по виду деятельности (транспортной деятельности, складирования, почтовой и курьерской деятельности) и другие.

Пассажирооборот, выполняемый метрополитеном и таксомоторным транспортом, продемонстрировал рост в период 2011–2017 гг. Данные тенденции стали результатом оптимизации городских троллейбусных и автобусных маршрутов, перевод их на «короткое плечо» в районах ввода дополнительных станций метро. Так в 2012 г. введены в эксплуатацию станции Грушевка, Михалово, Петровщина, в 2014 г. – Малиновка. Соответственно изменились и потребительские предпочтения: большим спросом стали пользоваться виды транспорта, которые своим преимуществом «скоростью доставки» перехватывают лидирующую позицию у других видов средств транспортировки пассажиров по городу.

Список литературы

1 Reliable transport infrastructure // Sustainable, safe and digital: perspectives for a human-centered mobility system [Электронный ресурс]. – Режим доступа : **Ошибка! Недопустимый объект гиперссылки..** – Дата доступа : 11.12.2019.

2 Официальный сайт Национального статистического комитета Республики Беларусь. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/godovye-dannye/perevozki-gruzov-po-vidam-transporta>. – Дата доступа : 08.11.2019.

3 Статистический ежегодник 2018 / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь;. – Минск : Информационно-вычислительный центр Национального статистического комитета Республики Беларусь, 2018. – 489 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

■ Месник Дмитрий Николаевич, г. Минск, Белорусский национальный технический университет, доцент кафедры экономики и логистики, канд. экон. наук, доцент, eut_atf@bntu.by;

■ Пильгун Татьяна Владимировна, г. Минск, Белорусский национальный технический университет, доцент кафедры экономики и логистики, канд. экон. наук, доцент, eut_atf@bntu.by.

УДК 656.07

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРОГРАММ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА В XXI В.

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

В. С. КОЦУР

ГО «Белорусская железная дорога», г. Минск

Формирование государственных программ развития транспортного комплекса Республики Беларусь за двадцатилетний период суверенитета страны получило существенные изменения. На рубеже XX в. сделан переход от исправления постоянно появляющихся недостатков в работе транспорта путем разработки и принятия определенных мероприятий, которые позволяли расширять узкие места транспортных коммуникаций, пополнять парк транспортных средств – вагонов и локомотивов. Это давало какой-то эффект, но, по прошествии очередной пятилетки, возникали новые ограничивающие места по использованию транспортных средств и железнодорожной инфраструктуры. Главный принцип развития рассматривался в зависимости от выполнения объема транспортной работы – критерия, который является неуправляемым ни со стороны Министерства транспорта и коммуникаций, ни Белорусской железной дороги. В результате эффективность программы оценивалась по этому показателю, и, естественно, она в итоге оказывалась низкой, а большая часть мероприятий государственных программ не достигали поставленной цели, так как они никоим образом не влияли на рост объемов транспортной работы.

Наглядным вариантом такого постулата явился 2020 г., последний год пятилетки, когда вложенные инвестиции оказались эффективными по 17 параметрам развития железной дороги и низкокэффективными по объемам перевозок грузов и пассажиров. Практически достигнут высокий уровень устойчивости функционирования всех элементов железной дороги, сохранены рабочие места, уровень производительности труда по комплексному ее показателю отличается от ведущих железнодорожных компаний на 12–15 %, полностью обеспечены заявки предприятий агропромышленного сектора экономики на перевозки, сохранена доступность населения и промышленных предприятий к транспортному обслуживанию, сохраняется высокий уровень валовой добавленной стоимости, доходности трудового коллектива и др.