

УДК 656.1:005.932(476)

А. С. ЗИНЕВИЧ

Белорусский национальный технический университет

РАЗВИТИЕ ПОДСИСТЕМЫ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В НАЦИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Проведён анализ работы автомобильного транспорта как ключевой подсистемы в составе национальной транспортно-логистической системы Республики Беларусь за 2015–2019 годы. Представлены основные направления её дальнейшего развития.

Сегодня одним из стратегических направлений развития национальной экономики Беларуси является эффективное функционирование транспортно-логистической системы макроуровня на её территории. В работе [1] «под национальной транспортно-логистической системой (НТЛС) понимается экономическая система управления цепями поставок в масштабах страны, базирующаяся на сети логистических центров различной степени функциональности и предполагающая интеграцию всех участников транспортно-логистической деятельности в целях достижения конкурентных преимуществ» [1].

В 2015–2019 годы функционирование транспортного комплекса Беларуси как элемента НТЛС было нацелено на удовлетворение потребностей экономики и населения страны в перевозках грузов и пассажиров, а также на увеличение экспорта транспортно-логистических услуг в условиях общемировой тенденции усиления глобализации экономических связей и в рамках участия республики в Евразийском экономическом союзе.

Результаты работы транспортного комплекса Беларуси в 2015–2019 годы характеризуются количественными показателями, динамика которых отражена в таблице 1.

Таблица 1 – Результаты работы транспортного комплекса Беларуси, 2015–2019 гг.

Показатель	Значения по годам				
	2015	2016	2017	2018	2019
Объём перевозок грузов, тыс. тонн	447 212	417 643	439 471	455 503	427 849
Грузооборот, млн тонно-километров	125 957	125 820	133 348	138 838	130 842

Окончание таблицы 1

Показатель	Значения по годам				
	2015	2016	2017	2018	2019
Объём перевозок пассажиров, млн человек	2 094,1	1 971,4	1 967,4	1 979,2	1 995,0
Пассажирооборот, млн пассажиро-километров	24 051	24 018	24 850	25 757	27 574

Примечание – Источник: [2, с. 13–17].

По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь объём перевозок грузов по видам транспорта с 2015 по 2016 год ежегодно сокращался и в 2016 году составил 417,6 млн тонн. Впоследствии объём перевозок грузов в 2017-м увеличился на 5,2 % и 2018 году – на 3,6 %. В 2019 году вновь наблюдалось снижение совокупного объёма перевозок грузов – на 6,1 % до 427,8 млн тонн.

Динамика общего грузооборота по транспортному комплексу Беларуси за период 2015–2019 годов в целом повторяет тенденцию, наблюдаемую по объёму грузоперевозок: снижение грузооборота имело место с 2015 по 2016 год и в 2019 году, в то время как в 2017 и 2018 годах наблюдался прирост общего грузооборота на 6,0 и 4,1 % соответственно.

Структура вклада видовых подсистем грузового транспорта в формирование общего объёма перевозок и грузооборота по транспортному комплексу Беларуси согласно данным Национального статистического комитета [2, с. 13] отражена соответственно на рисунках 1 и 2.

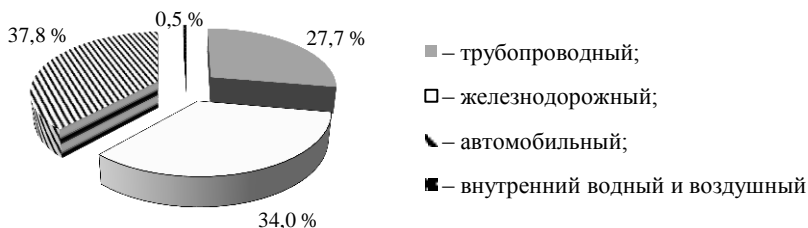


Рисунок 1 – Объём перевозок грузов в Беларуси по видам транспорта, 2019 год

По объёму грузовых перевозок лидирующее место в транспортном комплексе Беларуси традиционно занимает автомобильный транспорт: достигнут рост структурной доли с 37,5 % в 2018 году до 37,8 % в 2019 году.

В разрезе грузооборота наибольший вклад в функционирование НТЛС вносит трубопроводный транспорт, доля которого незначительно снизилась с 41,8 % в 2018 году до 41,3 % 2019 году (для сравнения, в 2015 году она составляла 48,1 %).

В составе НТЛС Беларуси «автомобильный транспорт является одной из важнейших экономических подсистем и выступает характерным признаком технологического прогресса и эффективности экономики страны» [3, с. 140].

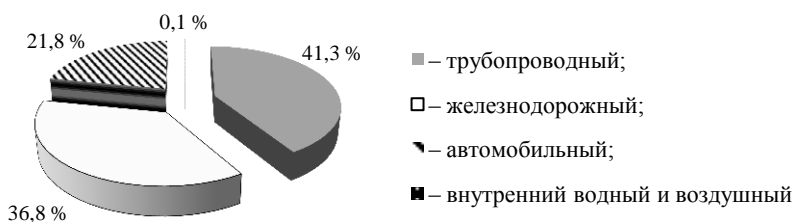


Рисунок 2 – Грузооборот в Беларуси по видам транспорта, 2019 год

Развитие автомобильного транспорта Беларуси характеризуется динамикой объёма перевозок грузов и грузооборота, представленной за пять лет по данным статистического издания [2] на рисунках 3 и 4 соответственно.

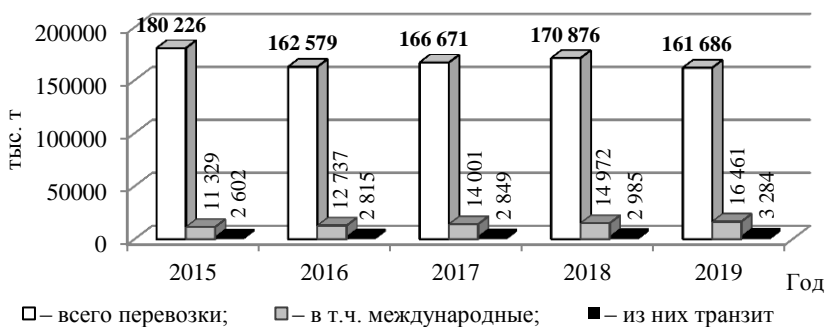


Рисунок 3 – Объём перевозок грузов автотранспортом в Беларуси, 2015–2019 годы

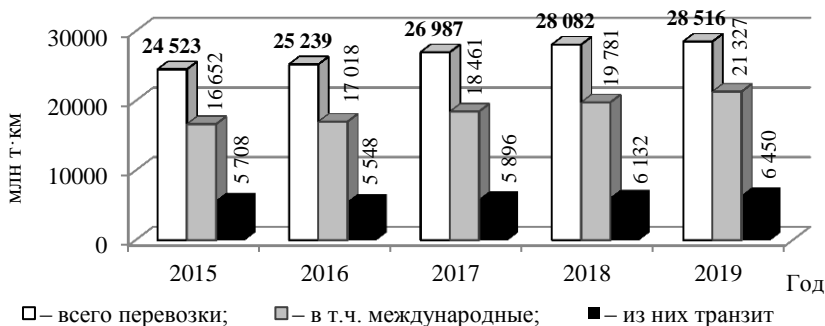


Рисунок 4 – Грузооборот автомобильного транспорта в Беларуси, 2015–2019 годы

В период с 2016 по 2018 год общий объём автомобильных перевозок грузов в Беларуси суммарно увеличился на 5,1 %. Этому предшествовало и последовало снижение показателя: в 2016 году на 9,8 % и в 2019 году на 5,4 %. При этом в течение всех анализируемых пяти лет сохранялась тенденция роста объёмов международных и транзитных автомобильных перевозок, осуществляемых резидентами республики – со среднегодовыми темпами прироста 9,8 % и 6,0 % соответственно. Тем не менее, вклад международной транспортировки в формирование общего объёма перевозок грузов автотранспортом относительно невелик, хотя и неуклонно растёт: от 6,3 % в 2015 году до 10,2 % в 2019 году.

Динамика грузооборота на автомобильном транспорте Беларуси в 2015–2019 году носит выраженный позитивный характер – стабильный прирост на протяжении всего периода со среднегодовым темпом 3,8 %. Международные автомобильные перевозки (включая транзит) также демонстрируют неуклонный рост грузооборота, формируя значительную часть общего грузооборота автотранспорта республики в силу высокой дальности поездок. В 2019 году на международных перевозках выполнено 74,8 % грузооборота автомобильного транспорта страны (в 2015 году указанная доля составляла 67,9 %).

Особое значение автомобильного транспорта для республики обусловлено относительно небольшой территорией и соответственно расстояниями внутриреспубликанских перевозок [4, с. 4]. При этом в стране также наблюдается отмеченная выше тенденция роста объёма международных автомобильных перевозок грузов, обусловленная географическим расположением страны и отсутствием прямого выхода к морю.

Динамика финансовых результатов грузового автотранспорта Беларуси за 2015–2019 годы отражена в таблице 2.

Таблица 2 – Финансовые результаты специализированных организаций автотранспорта Беларуси, 2015–2019 годы

Показатель	Единица измерения	Значения по годам (с учётом деноминации, BYN)					
		2015	2016	2017	2018	2019	
Выручка от перевозок	млн руб.	698,9	758,3	911,0	1 078,8	1 119,2	
Затраты на перевозки		649,2	701,3	845,3	1 009,9	1 084,7	
Прибыль от перевозок		49,7	57,0	65,7	68,9	34,5	
Средняя доходная ставка		руб./	1,09	1,12	1,30	1,43	1,49
Средняя себестоимость		10 ткм	1,01	1,09	1,20	1,34	1,44
Рентабельность перевозок	%	7,7	8,1	7,8	6,8	3,2	
Примечание – Источник: собственная разработка на основе [2, с. 20].							

Позитивным аспектом в работе подсистемы грузового автотранспорта в НТЛС является прибыльный характер автомобильных грузоперевозок на протяжении всех пяти лет. В то же время негативным проявлением выступи-

ло резкое снижение прибыли от грузоперевозок (и, соответственно, их рентабельности – более чем в два раза) в 2019 году. Следует также отметить более низкий уровень рентабельности грузовых автоперевозок в сравнении с транспортировкой грузов железнодорожным и воздушным транспортом, на которых рентабельность перевозок в 2019 году составила соответственно 48,1 и 19,7 % соответственно [2].

Объектами транспортно-логистической инфраструктуры автомобильного транспорта Беларуси является автодорожная сеть с транспортными развязками и терминалами, а также парк автотранспортных средств.

Процесс развития сети путей сообщения автомобильного транспорта Беларуси за 2015–2019 годы отражён в таблице 3.

Таблица 3 – Протяжённость сети автодорог Беларуси, 2015–2019 гг.

Вид путей сообщения	Значения по годам, тыс. километров				
	2015	2016	2017	2018	2019
Автодороги общего пользования	101,6	101,9	102,4	102,5	102,8
Из них с твёрдым покрытием	87,6	88,2	88,6	88,9	89,1
Примечание – Источник: [2, с. 11].					

По данным таблицы 3, отмечается планомерное развитие автодорожной сети Беларусь. В свою очередь, динамика численности парка автотранспортных средств, принадлежащих организациям республики, отражена на рисунке 5.

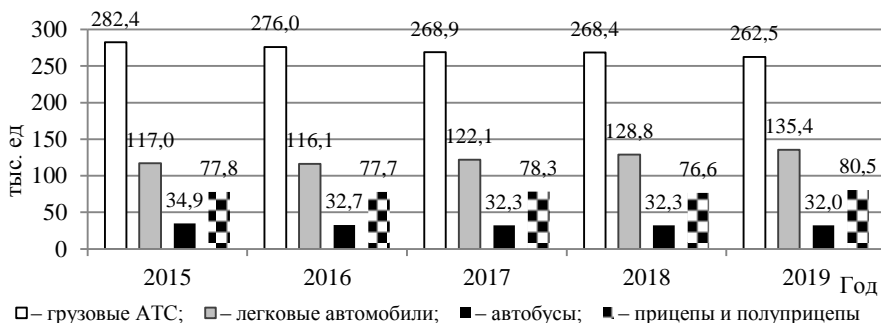


Рисунок 5 – Наличие автотранспортных средств (АТС), принадлежащих организациям Республики Беларусь, 2015–2019 годы

По данным Министерства внутренних дел Республики Беларусь, в 2019 году организации страны располагали 262 504 грузовыми автотранспортными средствами (–2,2 % за год), 135 373 легковыми автомобилями (+5,1 %), 32 022 автобусами (–0,9 %) и 80 481 прицепом и полуприцепом (+5,1 %) [2, с. 12].

Важным направлением в деятельности автомобильного транспорта Беларуси остаётся экспорт транспортных услуг, объём которого за 2019 год со-

ставил 1,47 млрд дол. США (прирост 5,5 % к уровню предыдущего года), что почти в 1,4 раза больше значения показателя по железнодорожному и в 2,5 раза – по трубопроводному транспорту [5]. Экспорт автотранспортных услуг занимает второе место по абсолютной величине после экспорта компьютерных услуг. По итогам последних девяти лет развития объёмы экспорта услуг грузового автотранспорта Беларуси увеличились более чем в два раза. Кроме того, более чем вдвое за указанный период возросли количество и объёмы доставок, выполняемых международными автоперевозчиками республики.

Развитие автотранспорта Беларуси неразрывно связано с оказанием транспортно-экспедиционных и логистических услуг на внутреннем и внешнем рынке. На 1 января 2020 года в стране функционировали 1 774 организации, осуществляющие логистическую и транспортно-экспедиционную деятельность. Сегодня НТЛС Беларуси сохраняет ориентацию на оказание транспортно-экспедиционных услуг, общий объём которых за 2019 год составил 4 671,1 млн рублей [2, с. 22] (годовой прирост на 6,8 %). В том числе объём транспортно-экспедиционного обслуживания автомобильных грузоперевозок за отчётный год достиг 2 329,5 млн рублей [2, с. 22], сформировав 49,9 % общего объёма указанных услуг.

Дальнейшее развитие автотранспорта Беларуси требует продолжения реализации в следующей пятилетке комплекса мероприятий, включающего:

- систематическое обновление основных средств отрасли, прежде всего активной их части – подвижного состава;
- модернизацию проходящих через территорию республики общеевропейских «транспортных коридоров под номерами II и IX с ответвлением IХВ» [1];
- развитие существующей сети объектов придорожного сервиса, выступающее неотъемлемым условием реализации транзитного потенциала страны;
- стимулирование инвестиционной активности в отрасли путём привлечения отечественного и зарубежного капитала;
- укрепление интеграционного взаимодействия со странами-партнёрами Беларуси по ЕАЭС.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Ивуть, Р. Б.** Теоретико-методические основы развития национальной логистической системы в Республике Беларусь / Р. Б. Ивуть, А. С. Зиневич, В. А. Скориков // Наука и техника. – 2016. – Том 15. – № 6. – С. 504–510.
- 2 **Транспорт в Республике Беларусь: статистический сборник (2015–2019).** – Минск : Нац. стат. комитет Респ. Беларусь, 2020. – 22 с.
- 3 **Транспортно-логистическая система Республики Беларусь: теория, методология, практика / под общ. и науч. ред. проф. Р. Б. Ивуть.** – Волгоград : Сфера, 2016. – 292 с.

4 Седюкевич, В. Н. Автомобильные перевозки : учеб. пособие / В. Н. Седюкевич, Д. В. Капский, С. А. Рынкевич. – Минск : РИПО, 2020. – 323 с.

5 Бабицкий, Д. В круговерти экспорта услуг / Д. Бабицкий. – Транспорт & Транзит. – 2020. – № 2. – С. 18–23.

A. ZINEVICH

Belarusian National Technical University

THE DEVELOPMENT OF THE MOTOR TRANSPORT SUBSYSTEM OF THE NATIONAL TRANSPORT-LOGISTICAL SYSTEM IN THE REPUBLIC OF BELARUS

The article presents the analysis of motor transport subsystem of the national transport-logistical system in the Republic of Belarus in 2015-2019. The main line of subsystem's development is stated.

Получено 24.08.2020

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 13. Гомель, 2020**

УДК 339.543

*A. A. КОЛЕСНИКОВ, канд. экон. наук, доцент, М. В. МИКИГЧУК
Белорусский государственный университет транспорта*

НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Рассмотрено значение международных перевозок грузов автомобильным транспортом для экономики Республики Беларусь, изложены проблемные вопросы взаимодействия таможенных органов и автоперевозчиков, и определены направления совершенствования деятельности таможенных органов.

Динамичное развитие интеграционных процессов, происходящих в рамках Евразийского экономического союза Беларуси, России, Казахстана, Армении и Кыргызстана расширило возможности Республики Беларусь по развитию логистики и транзита грузов в европейско-азиатском направлении.

Автомобильный транспорт является одной из базисных отраслей белорусской экономики. Эффективность его работы влияет на темпы роста практически во всех отраслях экономики. Система автомобильных дорог является одним из факторов, определяющих объемы и направления внешней