

DOI: 10.53078/20778481_2022_4_92

УДК 338.47

Т. М. Лобанова, Т. В. Пузанова

ТЕНДЕНЦИИ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В РЕГИОНЕ

T. M. Lobanova, T. V. Puzanova

TRENDS AND PROBLEMS IN THE DEVELOPMENT OF CARGO TRANSPORTATION IN THE REGION

Аннотация

Проведены анализ развития автомобильных грузоперевозок в Республике Беларусь и Могилевской области с целью определения существующих тенденций и выявления проблем, анализ структуры объемов грузоперевозок, динамики грузооборота наиболее значимых видов транспорта, взаимосвязи в динамике количества грузовых автомобилей различных форм собственности и грузооборота, детерминированный факторный анализ влияния объема перевозок и среднего расстояния на грузооборот автомобильного транспорта, анализ показателей экономического состояния транспортной системы и ее внешнеэкономической деятельности по республике в целом и по Могилевскому региону. По результатам анализа обозначены проблемы и пути развития транспортного комплекса.

Ключевые слова:

грузоперевозки, автомобильный транспорт, транспортные услуги, экспорт.

Для цитирования:

Лобанова, Т. М. Тенденции и проблемы развития грузоперевозок в регионе / Т. М. Лобанова, Т. В. Пузанова // Вестник Белорусско-Российского университета. – 2022. – № 4 (77). – С. 92–101.

Abstract

The article considers the development of road freight transportation in the Republic of Belarus and the Mogilev region in order to determine existing trends and identify problems. The authors analyzed the structure of cargo transportation volumes, the dynamics of freight turnover of the most significant modes of transport, the interconnections in the dynamics of the number of trucks of various forms of ownership and freight turnover, and carried out a deterministic factor analysis of the impact of traffic volume and average distance on freight turnover of the road transport, as well as an analysis of indicators of the economic state of the transport system and its foreign economic activity in the republic as a whole and in the Mogilev region. Based on the results of these analyses, the problems and ways of developing the transport complex are determined.

Keywords:

cargo transportation, road transport, transport services, export.

For citation:

Lobanova, T. M. Trends and problems in the development of cargo transportation in the region / T. M. Lobanova, T. V. Puzanova // Belarusian-Russian University Bulletin. – 2022. – № 4 (77). – P. 92–101.

В настоящее время транспортная система любого региона, в том числе и Республики Беларусь, являясь важнейшим звеном его экономико-социальной инфраструктуры, существенным образом влияет на состояние экономики региона, обеспечивает его функционирование и развитие. Существенным фактором роста экономики Республики Беларусь является ее геополитическое месторасположение и продолжающаяся глобализация мирохозяйственных связей. Республика Беларусь в силу своего географического положения выступает связующим звеном между Европейским союзом с совокупным ВВП около 14,5 трлн евро и странами Юго-Восточной Азии с совокупным ВВП более 36 трлн долл. США. Через территорию Беларуси осуществляется большой объем транзитных автоперевозок. Протяженность транспортных коридоров, проходящих через территорию РБ, составляет более 1 500 км.

Стратегической целью развития транспорта в современных условиях является наиболее полное удовлетворение потребностей субъектов хозяйствования и населения в качественных видах услуг с учетом обеспечения безопасности и повышения эффективности его функционирования, конкурентоспособности на внутреннем и внешнем рынках, внедрения ресурсосберегающих и экологически чистых технологий перевозочных процессов.

Транспортный комплекс Республики Беларусь представлен такими видами транспорта, как автомобильный, внутренний водный, воздушный, железнодорожный, трубопроводный, а также городской электрический и метрополитен.

По итогам 2021 г. доля транспортной отрасли в валовом внутреннем продукте Республики Беларусь составила 5,1 %. Транспортные услуги формируют почти 43 % общего объема экспорта услуг страны и около 41 % сальдо внешней торговли услугами. За 2021 г.

экспорт транспортных услуг составил 4,39 млрд долл., положительное сальдо внешней торговли транспортных услуг – 1,88 млрд долл. [1].

Автомобильный транспорт занимает лидирующую позицию по объему перевозок пассажиров и грузов в транспортной системе Республики Беларусь. В 2021 г. автомобильным транспортом перевезено 154,8 млн т грузов и более 1 млн пассажиров. В сочетании с городским электрическим транспортом и метро он перевозит около 96 % общего количества пассажиров.

Анализ структуры объемов грузоперевозок за период 2000–2021 гг. показал, что из пяти видов транспорта только три обеспечивают почти 99 % объемов перевозимых грузов (рис. 1).

При этом начиная с 2005 г. увеличивается доля автомобильных грузоперевозок и автомобильный транспорт приобрел наибольшую значимость (40 %) в структуре грузоперевозок. Доля железнодорожного транспорта все эти годы находится примерно на одном уровне, при этом уменьшается доля транспортировки через трубопроводы.

Важнейшим показателем транспортной системы, отражающим объем работы транспорта по перевозке груза, является грузооборот. Результаты анализа динамики грузооборота железнодорожного, трубопроводного и автомобильного транспорта представлены в табл. 1.

Наиболее динамично развивается автомобильный транспорт. Это единственный вид транспорта с низким порогом входа в отрасль в отличие от железнодорожного и авиатранспорта и, следовательно, доступный для малого бизнеса.

Основу транспортного комплекса составляют юридические лица и индивидуальные предприниматели, оказывающие транспортные и сопутствующие услуги. В сфере транспортного комплекса Республики Беларусь по состоянию на 1 января 2021 г. функцио-

нирует около 10,8 тыс. организаций различных форм собственности и около 36 тыс. индивидуальных предпринимателей [2]. Их количество представлено в табл. 2. Начиная с 2017 г. прослеживаются тенденция сокращения

организаций сухопутного транспорта и одновременный рост количества субъектов в области складирования и вспомогательной транспортной деятельности. В этот период строятся крупные транспортно-логистические центры.

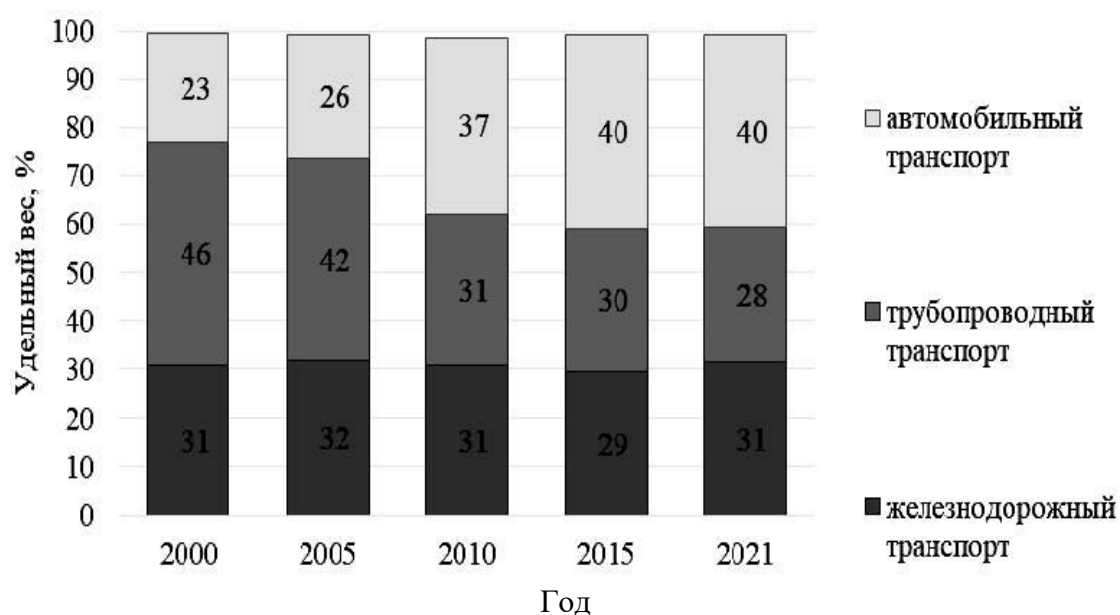


Рис. 1. Структура объемов грузоперевозок по видам транспорта

Табл. 1. Анализ динамики грузооборота железнодорожного, трубопроводного и автомобильного транспорта

В миллионах тонно-километров

Вид транспорта	2000 г.	2005 г.	2010 г.	2015 г.	2020 г.	2021 г.	График
Железнодорожный транспорт	31 425,1	43 559,3	46 224,3	40 784,5	42 420,4	44 478,2	
Темп роста, %		138,6	106,1	88,2	104,0	104,9	
Трубопроводный транспорт	52 659,3	74 260,6	65 743,4	60 552,3	51 853,9	44 577,9	
Темп роста, %		141,0	88,5	92,1	85,6	86,0	
Автомобильный транспорт	5 025,8	9 351,1	16 023,1	24 523,4	28 777,6	29 593,5	
Темп роста, %		186,1	171,3	153,1	117,3	102,8	

Табл. 2. Число организаций транспорта

Показатель	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Число организаций, всего	11 685	11 813	11 476	11 216	10940	10 812
В том числе по видам деятельности: деятельность сухопутного и трубопроводного транспорта	9 859	9 988	9 630	9 336	9039	8 889
деятельность водного транспорта	6	7	4	5	4	4
деятельность воздушного транспорта	18	19	21	19	18	18
складирование и вспомогательная транспортная деятельность	1 802	1 799	1 821	1 856	1879	1 901

Исследование уровня конкуренции в транспортном секторе Республики Беларусь свидетельствует о том, что в последние годы в стране создана достаточно конкурентная среда. На рынке транспортных услуг представлены как государственные, так и частные компа-

нии. На рис. 2 представлено, как изменялись объемы грузооборота, среднее расстояние перевозок и количество грузовых транспортных средств, принадлежащих организациям и частным лицам.

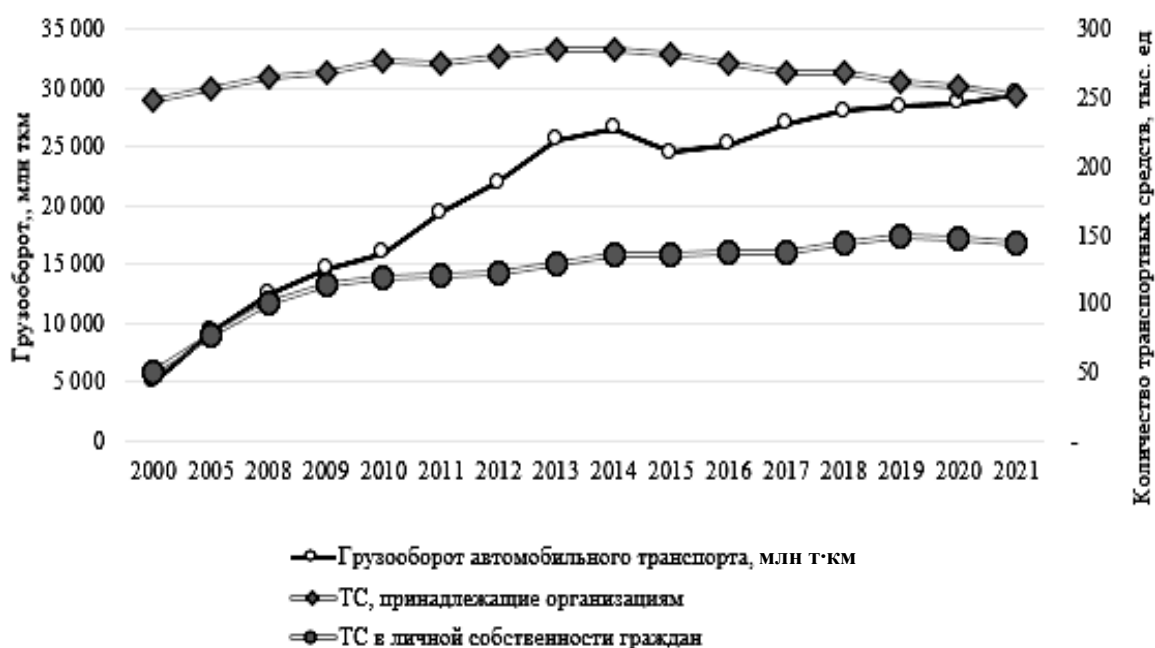


Рис. 2. Изменение грузооборота и количества грузовых автомобилей

Если в организациях этот показатель существенно не изменялся, а с 2014 г. наблюдается небольшое, но стабильное его уменьшение, то частный бизнес более гибко отреагировал на возросший спрос на автомобильные грузоперевоз-

ки. С 2000 г. по 2014 г. количество грузовых автомобилей, принадлежащих частным лицам, увеличилось почти в 3 раза, а в период с 2014 г. по 2021 г. их количество увеличилось еще на 8 714 автомобилей, в то время как

количество грузовых транспортных средств организаций сократилось на 33 100 автомобилей. Кроме того, уменьшается количество грузовых автомобилей в транспортных организациях Минтранса. Потребность в грузоперевозках в большей мере удовлетворяется собственным транспортом про-

изводственных организаций и транспортом негосударственной формы собственности.

На рис. 3 представлена динамика показателей грузоперевозок автомобильного транспорта Республики Беларусь и Могилевской области за период 2005–2020 гг. [2].



Рис. 3. Показатели грузоперевозок автомобильным транспортом

Следует отметить, что наблюдается постоянный рост дальности перевозок, которая за последние 20 лет увеличилась более чем в 2 раза. При этом высокие темпы роста объемов перевозимых грузов, которые наблюдались вплоть до 2011 г., сменились постоянным спадом в среднем на 2 %...3 % в год. Небольшие частные автотранспортные организации и индивидуальные предприниматели в сфере грузоперевозок ориентируются именно на дальние перевозки. Если сравнить график количества грузовых транспортных средств в личной собственности (см. рис. 2) и график среднего расстояния (см. рис. 3), то видно, что активный рост объемов до 2011 г. сопровождался активным ростом количества автомобильных транспортных средств в личной собственности граждан. Дальней-

ший же рост грузооборота при снижающихся объемах был обусловлен увеличением дальности маршрутов.

Анализ динамики показал, что до 2015 г. грузооборот автомобильного транспорта рос высокими темпами. Дальше наступил некоторый спад экономического развития у основных торговых партнеров Беларуси, что сказалось на потребности в перевозках грузов. Для поддержания деловой активности в данной сфере произошла диверсификация рынков транспортных услуг в пользу развития перевозок на дальние расстояния. Таким образом, несмотря на продолжающийся до сих пор спад объемов перевозок, положительная динамика грузооборота с 2016 г. восстановилась за счет увеличения удельного веса перевозок на дальние расстояния. Определенную роль в этом сыграли

взаимодействия государств Евразийского экономического союза (ЕАЭС), в состав которого с 2015 г. входят Россия, Беларусь, Армения, Казахстан и Кыргызстан.

Влияние объема перевозок и сред-

него расстояния на грузооборот автомобильного транспорта по стране в целом и по Могилевскому региону определено с помощью методов детерминированного факторного анализа (рис. 4).

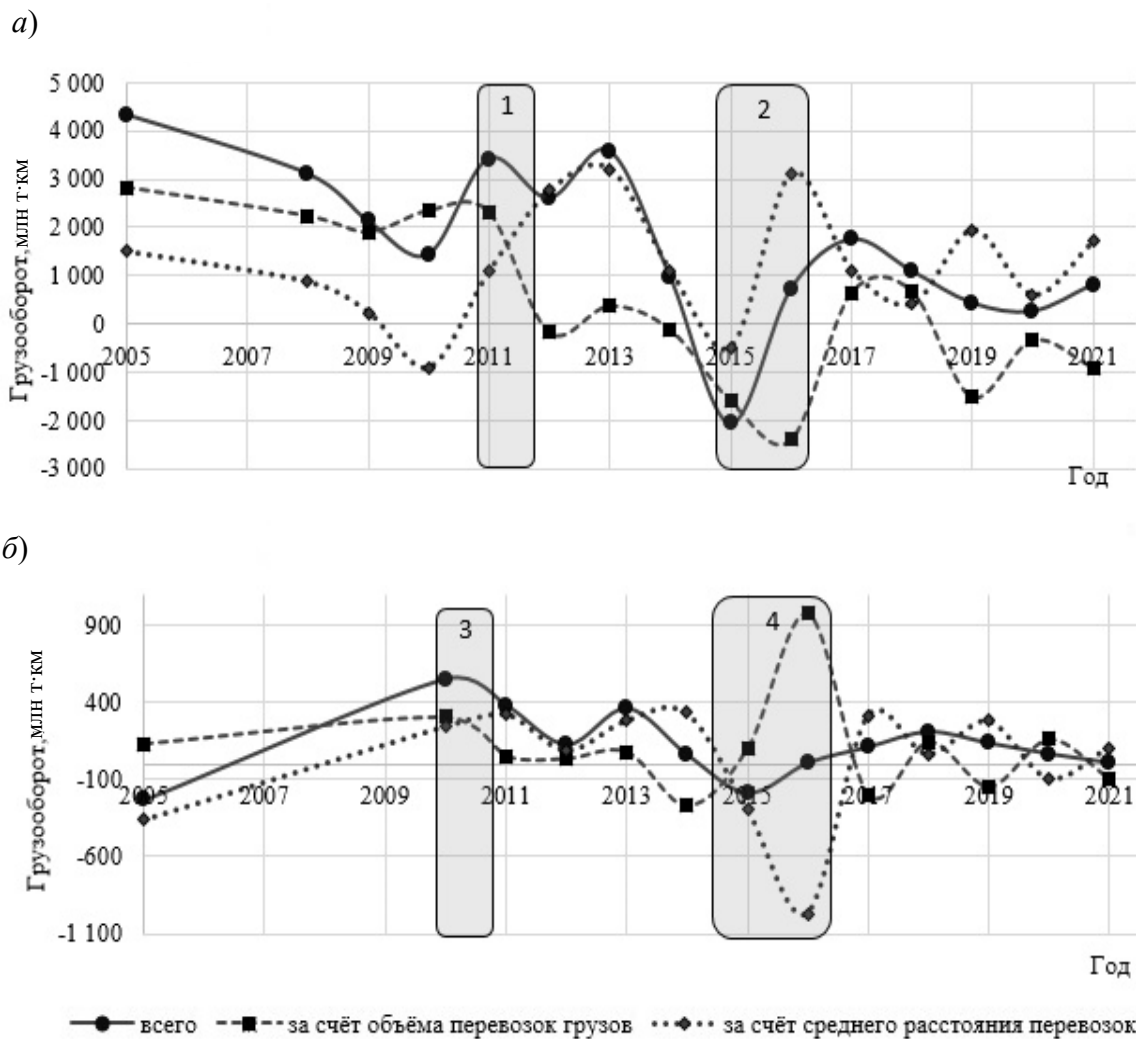


Рис. 4. Факторный анализ динамики грузооборота автомобильного транспорта: а – Республика Беларусь; б – Могилевская область

Анализ результатов показал, что с 2011 г. определяющее влияние на грузооборот Республики Беларусь начала оказывать увеличивающаяся дальность перевозок (на рис. 4 это соотношение факторов отмечено выделенной на графике областью 1) как следствие влияния мирового финансового кризиса 2008–2009 гг. При этом в Могилевском регионе такое влия-

ние проявилось на год раньше, в 2010 г. (на рис. 4 это соотношение факторов отмечено выделенной на графике областью 3). Негативное влияние геополитической ситуации 2015 г. на грузооборот постепенно ослабло за счет активного роста дальности грузоперевозок в стране (на рис. 4 это соотношение факторов отмечено на графике областью 2), а в Мо-

гилевской области, наоборот, в этот период существенно повлияли объемы (выделенная область 4). Период пандемии 2020–2021 гг. этот рост нивелировал.

Наряду с вышеприведенными показателями результативности грузового автомобильного транспорта, не менее важными являются экономические пока-

затели, характеризующие развитие организаций транспортной системы.

В табл. 3 приведены показатели, характеризующие экономическое состояние транспортной системы Могилевской области, в табл. 4 отражена доля транспортной системы в экономике указанного региона за период 2015–2021 гг.

Табл. 3. Основные экономические показатели организаций транспортной системы Могилевской области за период 2015–2021 гг.

Показатель	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Количество организаций	1 153	1 121	1 091	1 087	1 047	1 008	985
Валовая добавленная стоимость, млн р.	356,3	363,5	420,1	494,1	512,4	504,9	501,3
Численность работников, чел.	21 486	21 693	21 585	21 310	21 002	19 999	19 440
Объем инвестиций в основной капитал, млн р.	374,8	194,3	59,9	75,4	86,5	157,1	206,0
Выручка от реализации продукции, товаров, работ, услуг, млн р.	516,5	627,6	661,8	718,3	875,7	782,0	783,4
Чистая прибыль, млн р.	54,6	29,2	18,6	9,9	6,7	–30,1	–20,1
Удельный вес убыточных организаций, %	21,7	16	15,3	12,9	16,7	24,6	23,7
Рентабельность продаж, %	7,9	9	9,8	9,9	3,6	2,2	2,3

Табл. 4. Доля транспортной системы в экономике региона за период 2015–2021 гг.

В процентах

Показатель	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Количество организаций	9,1	9,2	9	9,2	8,7	8,4	8,3
Валовая добавленная стоимость	5,7	5,5	5,7	6,0	5,9	5,2	3,7
Численность работников	5,8	5,8	5,9	5,9	5,9	5,8	5,7
Объем инвестиций в основной капитал	20,7	14,2	4,8	4,4	4,2	7,7	9,1
Выручка от реализации продукции товаров, работ, услуг	3,9	4,1	4,0	4,0	4,3	3,7	3,8

В рассматриваемом периоде основные экономические показатели организаций транспортной системы Могилевской области имели устойчивый рост вплоть до периода пандемии, когда снижение результативности деятельности привело к росту убыточных организаций, сокращению численности рабо-

тающих и существенному снижению рентабельности продаж. При этом в 2020–2021 гг. наблюдался рост объема инвестиций в основной капитал транспортной системы Могилевского региона.

Во внешнеэкономической деятельности в целом по республике оборот транспортных услуг (ТУ) за 2021 г.

составил более 42 % [1]. В табл. 5 и 6 представлены данные по результатам внешнеэкономической транспортной деятельности за период 2015–2021 гг. по Республике Беларусь в целом и по Могилевской области.

В последние несколько лет Могилевская область активно наращивает

экспорт транспортных услуг в страны СНГ. С 2015 г. до 2019 г. их объем вырос почти в 2 раза с 17,5 млн долл. США до 33,1, в 2020 г. из-за пандемии немного сократился. Импорт транспортных услуг все эти годы в 2,7–3,3 раза меньше экспорта, что обеспечивает стабильно положительное сальдо (рис. 5).

Табл. 5. Экспорт и импорт услуг Республики Беларусь по транспортной деятельности

В миллионах долларов США

Показатель	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Оборот	5 294,9	3 807,9	4 164,4	4 214,7	5 000,7	5 632,0	5 843,4
Экспорт	3 870,7	3 807,9	2 992,6	2 993,9	3 535,4	3 933,5	4 027,8
Импорт	1 424,2	1 521,7	1 171,8	1 220,8	1 465,4	1 698,6	1 815,6
Сальдо	2 446,5	2 286,2	1 820,8	1 773,0	2 070,0	2 234,9	2 212,2

Табл. 6. Экспорт и импорт транспортных услуг Могилевской области

Показатель	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Экспорт ТУ, млн долл. США	29,7	30,4	35,1	39,5	51,1	49,9
В том числе:						
страны СНГ	17,5	18,6	21,9	23,3	33,1	30,8
страны вне СНГ	12,2	11,9	13,2	16,2	18,0	19,2
Соотношения экспорта ТУ в страны СНГ и в другие страны	1,43	1,57	1,66	1,44	1,83	1,61
Импорт ТУ, млн долл. США	7,7	10,6	13,8	14,7	15,9	15,3
В том числе:						
страны СНГ	3,8	6,1	7,1	8,6	9,8	10,5
страны вне СНГ	3,9	4,5	6,7	6,1	6,1	4,8
Соотношения импорта ТУ из стран СНГ и из других стран	0,99	1,35	1,06	1,43	1,62	2,20

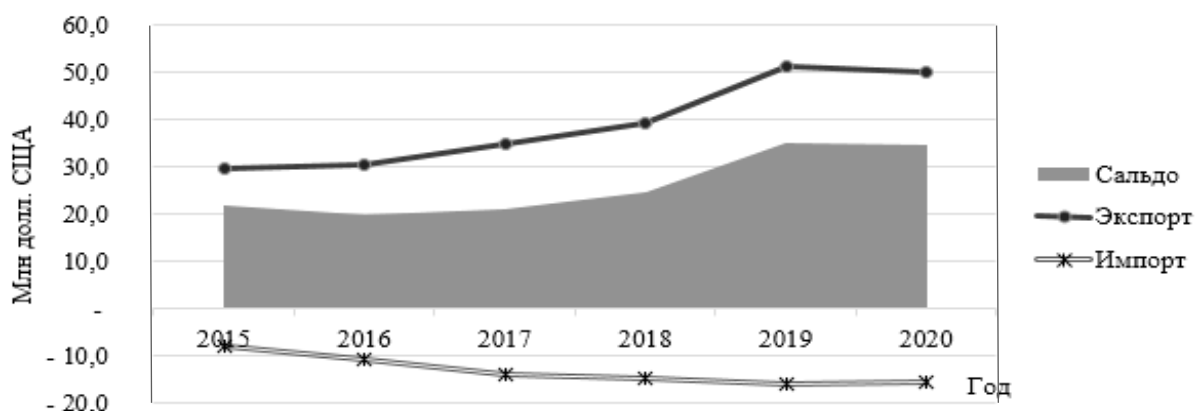


Рис. 5. Экспорт и импорт транспортных услуг субъектами хозяйствования Могилевской области

Однако, несмотря на позитивную динамику по данному направлению ВЭД, вклад Могилевской области в аналогичные показатели в масштабе страны составляет всего 1,2 %...1,4 %. Активно развиваемая ориентация на восточное направление должна способствовать развитию транспортной сферы области.

Аналитики в области автотранспортных перевозок в Республике Беларусь проводят постоянный мониторинг состояния этой отрасли. В результате выявлено снижение во II квартале 2022 г. общего количества заявок на международные перевозки из других стран по сравнению с I кварталом на 7 % и сокращение в перевозках из Беларуси в другие страны на 9 %, хотя по сравнению с предыдущим, 2021 г., наметился небольшой рост – 6 %. Кроме этого, опрос клиентов услуг международной биржи автомобильных грузоперевозок ATLSU, проведенный во втором полугодии 2022 г., показал, что более 40 % респондентов считают, что с развитием перевозок железнодорожным транспортом в азиатском направлении и морским с использованием российских портов в Санкт-Петербурге и Мурманске на рынке автотранспортных перевозок останутся только крупные транспортные организации. Треть опрошенных не ожидают существенных изменений, а оставшаяся четверть, наоборот, считает, что рост морских грузоперевозок создаст дополнительный спрос на автомобильные грузоперевозки из Беларуси для доставки грузов в российские порты. Такого же мнения придерживаются и эксперты в области международных автомобильных перевозок, которые отмечают возросшее внимание белорусского правительства к проблемам транспортной отрасли уже с момента введения санкций, активную работу с Российской Федерацией, а также с Китаем, Узбекистаном, Туркменистаном, Азербайджаном, Арменией, Монголией и другими странами Азии.

Так, в соответствии с разработанной Государственной программой развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2021–2025 гг. определены его приоритетные направления [3]. Увеличение доли транспортных средств, обеспечивающих международные перевозки экологического класса EURO-6 в общем объеме всех приобретенных тягачей, проведение согласованной транспортной политики в рамках ЕАЭС, переход до 2025 г. на безразрешительную систему в/из третьих стран для автомобильных перевозчиков грузов, внедрение электронных и информационных технологий в систему международных дорожных перевозок будут способствовать ускоренному привлечению иностранных инвестиций в данную сферу. Международные грузоперевозки автотранспортом занимают в Беларуси 2-е место в экспорте услуг, уступая лишь экспорту услуг в IT-секторе. В 2019 г. ратифицированы соглашения о международных автомобильных перевозках с Китаем, Великобританией, Францией, а также внесены изменения и дополнения в соглашения о международных автомобильных перевозках с Республикой Молдова, Кыргызской Республикой и Узбекистаном. По данным Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «БАМАП», грузоперевозчики обеспечивают 98 % валютных поступлений в объеме экспорта услуг автомобильного транспорта.

Дальнейшее развитие транспортного комплекса Республики Беларусь обусловлено глобальными процессами цифровизации всех сфер экономики. Чтобы отвечать международным требованиям к транспортно-логистическим системам, следует уделять внимания таким направлениям, как:

- создание высокотехнологичных логистических объектов, соответствующих уровню логистического сервиса не ниже 3PL;
- развитие придорожного сервиса;

– активное использование современных информационных технологий мониторинга транспортных средств, программ оптимизации загрузки транспортных средств и планирования маршрутов;

– активное взаимодействие с субъектами малого предпринимательства по всем направлениям транспортно-логистической деятельности;
– привлечение частных инвестиций.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://belstat.gov.by>. – Дата доступа: 10.09.2022.
2. Статистический ежегодник Могилевской области, 2021 [Электронный ресурс]: стат. сб. / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. – Режим доступа: <https://mogilev.belstat.gov.by>. – Дата доступа: 10.09.2022.
3. О Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 23 марта 2021 г., № 165. – Режим доступа: <https://pravo.by>. – Дата доступа: 10.09.2022.
- 4 Review of the Transport and Logistics System of the Republic of Belarus [Electronic resource]. – Mode of access: <https://unece.org> – Data of access: 15.09.2022.

Статья сдана в редакцию 3 октября 2022 года

Татьяна Михайловна Лобанова, ст. преподаватель, Белорусско-Российский университет. E-mail: yatm@rambler.ru.

Татьяна Владимировна Пузанова, канд. техн. наук, доц., Белорусско-Российский университет. E-mail: puzanovat@tut.by.

Tatyana Mikhailovna Lobanova, senior lecturer, Belarusian-Russian University. E-mail: yatm@rambler.ru.

Tatyana Vladimirovna Puzanova, PhD (Engineering), Associate Prof., Belarusian-Russian University. E-mail: puzanovat@tut.by.