УДК 338.124.4:656

ТЕМПОРАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ЦИКЛИЧЕСКОЙ ЧУВСТВИТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА

М. Н. ГРИНЕВИЧ
Белорусско-Российский университет
Могилев, Беларусь

Транспортный комплекс Беларуси – один из ключевых секторов экономики, обеспечивающий не просто перемещение грузов и пассажиров, но и формирующий условия для социально-экономического развития всех регионов страны.

По данным за 2025 г., доля транспортной отрасли в ВВП Беларуси составила около 5 %, а экспорт транспортных услуг достиг более 45 % всего экспорта услуг страны. В отрасли занято около 263 тыс. человек, функционируют более 12 тыс. организаций и 34 тыс. индивидуальных предпринимателей.

Развитие транспортной инфраструктуры играет критическую роль в выравнивании уровней развития регионов.

Транспортный сектор в Беларуси выполняет двойную функцию: с одной стороны, он сам является крупной экспортно ориентированной отраслью, с другой – инфраструктурной основой для всех остальных секторов экономики. Для регионов это означает, что качество транспортной доступности напрямую определяет их конкурентоспособность: возможность реализовывать продукцию, привлекать инвестиции, удерживать население и развивать туризм.

Для детальной иллюстрации динамики кризисных явлений и оценки циклической чувствительности транспортного сектора далее представлена аналитическая таблица сопоставления макроэкономического базиса и финансовой эффективности по виду экономической деятельности «Транспортная деятельность, складирование, почтовая и курьерская деятельность» (далее – ВЭД «Т»). Цепные темпы роста X1 рассчитаны в процентах к предыдущему периоду, а показатель X2 представлен в виде средневзвешенных значений по всей системе из семи регионов Республики Беларусь для каждого хронологического периода (табл. 1).

Анализ эмпирических данных табл. 1 позволяет проследить проявление волновых кризисных явлений. Между темпами изменения макроэкономического базиса территории (X1) и финансовой эффективностью ВЭД «Т» (X2) наблюдается жесткая временная лаговая зависимость. Базисный 2020 г. характеризовался высокой маржинальностью транспортной деятельности (средняя рентабельность достигла пиковых 7,61 %), что объяснялось стабильными логистическими коридорами. Однако последующее нарастание внешнеэкономического давления привело к тектоническим сдвигам в 2022 г. В этот период зафиксировано падение темпов роста подушевого ВРП на –1,8 %, что мгновенно спровоцировало финансовый шок в транспортной индустрии: средняя рентабельность

продаж (X2) рухнула до критического минимума в 5,14 % (отклонение от системной нормы составило –1,20 %). Данная точка излома тренда иллюстрирует уязвимость транспорта к сжатию совокупного спроса.

Табл. 1. Динамика темпов роста подушевого ВРП (X1) и средней рентабельности продаж по ВЭД «Т» (X2) в системе за 2020–2025 гг.

Год	Среднее значение X1 (на душу населения, тыс. р.)	Цепной темп роста X1 (% к предыдущему году)	Средняя рентабельность продаж по ВЭД «Т» X2, %	Отклонение рентабельности от среднего уровня (6,34 %)
2025	28,14	+6,2	5,90	–0,44
2024	26,50	+4,8	6,56	+0,22
2023	25,28	+3,1	6,76	+0,42
2022	24,52	–1,8 (спад)	5,14	–1,20 (минимум)
2021	24,97	+0,9	6,10	–0,24
2020	24,75	– (базис)	7,61	+1,27 (максимум)

Период 2023–2024 гг. демонстрирует фазу успешной адаптации и компенсаторного восстановления. Переформатирование логистических цепочек и разворот грузопотоков обеспечили прирост ВРП на +3,1 % и +4,8 % соответственно, что позволило вернуть рентабельность ВЭД «Т» к экономически взвешенным отметкам (6,76 % и 6,56 %). Специфическим является посткризисный тренд 2025 г.: на фоне максимального прироста подушевого ВРП (+6,2 %) зафиксировано локальное снижение рентабельности транспорта до 5,90 %. Данный парадокс («ножницы цен») объясняется тем, что бурное восстановление промышленного производства спровоцировало опережающий рост внутренних издержек транспортных операторов – удорожание стоимости и обслуживания подвижного состава, дефицит и рост стоимости кадровых ресурсов, а также усиление внутренней конкуренции. Это доказывает, что на современном этапе развитие транспорта требует перехода к жесткому контролю себестоимости перевозок.