

организовала и провела на высоком уровне Чемпионат мира по хоккею в 2014 г., который посетило более 640 тысяч человек (из них 80 тыс. – иностранные болельщики), II Европейские игры в 2019 г. посетило около 40 тыс. иностранных туристов [3].

Таким образом, Беларусь располагает широкой гаммой туристических объектов и имеет хороший туристический сектор, привлекая туристов со всего мира и генерируя доход отечественной туристической индустрии.

Литература

1. Туризм и туристические ресурсы в Республике Беларусь : стат. сб. / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь ; редкол.: И. В. Медведева (пред.) [и др.]. – Минск : Нац. стат. ком. Респ. Беларусь, 2022. – 76 с.
2. Экономика и организация туризма: международный туризм : учеб. пособие / Е. Л. Драчева [и др.] ; под ред. И. А. Рябовой, Ю. В. Забаева, Е. Л. Драчевой. – 4-е изд., испр. и доп. – М. : КноРус, 2016. – 565 с.
3. The best of Belarus: tourist guide / А. С. Сорока [и др.] ; под ред. А. С. Сороки. – 4-е изд., доп. и пер. – Минск : РенессансПабблишинг, 2017. – 393 с.

АНАЛИЗ СФЕРЫ ТРАНСПОРТА ПО РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

А. А. Чурило, И. С. Ивашко

*Учреждение образования «Белорусский государственный
экономический университет», г. Минск*

Научный руководитель И. П. Хомин

Рассмотрена структура транспортного комплекса, ее влияние и значимость в экономике страны, сотрудничество с другими странами в сфере поставок в целях изучения потенциала инноваций в отрасли.

Ключевые слова: развитие, электротранспорт, инфраструктура, международные перевозки.

Транспорт является важнейшим звеном экономико-социальной инфраструктуры страны и призван своевременно и качественно обеспечивать потребности населения в перевозках и услугах, жизнедеятельность всех отраслей экономики и национальную безопасность государства.

Сфера перевозок объединяет следующие виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, водный, воздушный, трубопроводный, городской электрический и метрополитен. Он также включает транспортную инфраструктуру, состоящую из транспортных коммуникаций (автомобильные дороги, железнодорожные и водные пути сообщения, трубопроводные трассы, троллейбусные и трамвайные линии, линии метрополитена, транспортные и аэронавигационные системы); инженерных сооружений, обеспечивающих деятельность транспорта.

Производительность компаний транспортного сектора чувствительна к изменениям в доходе компании и ценах услуг перевозок. Основные факторы, оказывающие влияние на компанию, включают цены на топливо, оплату труда, спрос на услуги, геополитическую обстановку и регулирование со стороны государства. Причем все эти факторы связаны между собой. К примеру, если правительство Беларуси одобрит закон об усложнении процесса получения лицензии на вождение, снизится общее предложение квалифицированных рабочих, а цена транспортных услуг повысится. Цены на топливо являются ключевым фактором, так как перевозки на данный момент сильно зависят от нефти и газа, в гораздо меньшей степени – от электричества.

Исследователи также утверждают, что цены на топливо взаимосвязаны. Так, относительно низкие цены на энергоресурсы становятся катализатором роста акций логистических компаний, но существует и обратный эффект. Когда спрос на услуги перевозок растет, растет спрос на энергоресурсы, что приводит к росту цен на них. И наоборот, спад спроса на перевозки вызовет снижение цен на энергоресурсы.

Беларуси как стране, не обладающей большими запасами энергоресурсов, стоит стремиться к переходу на электротранспорт, так как это позволит стране быть менее зависимой от своих партнеров. Переход на «зеленую энергетику» поспособствует также имиджу страны как «легкого Европы».

Вопросы развития транспортного комплекса страны находятся в постоянном поле зрения Президента Республики Беларусь. Даже его признание «с давних времен автомобили – это мое хобби, я слежу за развитием этой отрасли» говорит о многом. Общаясь с водителями в канун II Европейских игр, А. Г. Лукашенко отметил, что «пора развивать и производство электромобилей и больше использовать на дорогах общественный электротранспорт».

Обеспечивая основные потребности городского и сельского населения в перемещениях, автомобильный транспорт общего пользования в совокупности с городским электрическим транспортом и метрополитеном обладает неоспоримой социальной значимостью.

По состоянию на 1 января 2019 г. в Беларуси протяженность сети автомобильных дорог общего пользования составляла 86967 км (в том числе республиканских дорог – 15929 км, местных дорог – 71038 км). Практически все республиканские автомобильные дороги имеют усовершенствованное покрытие. Важнейшие республиканские автомобильные дороги называются магистральными дорогами. В Республике Беларусь таких дорог 13. Плотность дорожной сети общего пользования составляет 418 км на 1 тыс. км территории и является одной из самых высоких среди стран-участниц Содружества Независимых Государств. Учитывая выгодное географическое положение Республики Беларусь, территорию нашей страны пересекают два трансъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером II (Запад – Восток) и под номером IX (Север – Юг) с ответвлением IX В.

По оценке за 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 4,4 млрд долл. США, положительное сальдо внешней торговли транспортными услугами – 1,8 млрд долл. США.

В 2021 г. всеми видами пассажирского транспорта (включая таксомоторный) перевезено около 1591,6 млн человек. При этом отмечается перераспределение транспортной мобильности населения в пользу воздушного транспорта: доля авиаперевозок в 2021 г. составила более 22 % от общего пассажирооборота республики.

Для обеспечения повышения качества обслуживания, эффективности работы и безопасности реализуется ряд инфраструктурных проектов. В 2019 г. завершена реконструкция автомобильной дороги Р80 Слобода–Паперня; автомобильной дороги М6 Минск–Гродно–граница Республики Польша; моста через реку Мухавец на автомобильной дороге М1/Е30. Осуществлено строительство подъездной автомобильной дороги к мультимодальному промышленно-логистическому комплексу «Болбасово». Введена в эксплуатацию вторая искусственная взлетно-посадочная полоса в Национальном аэропорту Минска. Продолжается работа по электрификации железнодорожных путей и обновлению подвижного состава Белорусской железной до-

роги. В области водного транспорта основные работы сконцентрированы на участке международного водного пути Е40, реконструкции судоходных сооружений Днепро-Бугского канала. Развитие транспортной отрасли тесно связано с развитием логистической системы Республики Беларусь. Улучшение состояния дорог, морских путей способствует снижению издержек, что положительно сказывается на потребителях.

На начало 2022 г. в стране действовал 61 логистический центр различной функциональности. Эффективно развиваются перевозки контейнерными поездами через территорию Республики Беларусь в сообщении Китай–Европа–Китай, инфраструктура грузовых терминалов Белорусской железной дороги, расположенных на бело-русско-польской границе, открыт Центр управления перевозками. В активной проработке проект создания на территории индустриального парка «Великий камень» крупного регионального логистического центра. В настоящее время на территории парка функционирует первая очередь логистического комплекса общей площадью 50 тыс. кв. м с технологическими площадками для погрузочно-разгрузочных работ и контейнерным терминалом.

В транспортной сфере продолжается работа по совершенствованию действующих технологических процессов и повышению уровня их автоматизации и цифровизации. В 2019 г. Республика Беларусь присоединилась к Конвенции о договоре международной перевозки грузов, касающейся электронной накладной.

Одним из новых трендов в развития транспортной отрасли является разработанная Концепция развития электротранспорта в Республике Беларусь на 2021–2025 гг. В настоящее время разрабатывается государственная программа развития электротранспорта на 2021–2025 гг. Значительно увеличится объем производства электромобилей. В ближайшие годы будет развиваться сеть электрозаправок. Однако стратегия устойчивой мобильности – это не только переход на электромобили, это умная организация мобильности – отследить потоки людей в городе, чтобы рационально организовать общественный транспорт, сделать его более выгодным, чем личный транспорт или такси. Планируется принять ряд ограничительных мер – автомобили, которые не будут отвечать новым экологическим показателям, уйдут с транспортно-го рынка.

Анализ транспортной сферы Беларуси показывает, что это важная отрасль экономики страны, обеспечивающая транспортировку грузов и пассажиров как на внутренний рынок, так и на внешний. Республика имеет преимущества благодаря своему географическому положению и развитой инфраструктуре, включая железные и автомобильные дороги, аэропорты и порты. В то же время существует необходимость в дополнительных инвестициях (в частности, в сеть дорог) для улучшения предоставляемых услуг, а также повышения эффективности логистических центров.

Литература

1. Транспортный комплекс Республики Беларусь: состояние и перспективы его развития / Респ. центр экологии и краеведения. – Режим доступа: <https://rcek.by/-transportnyj-kompleks-respubliki-belarus-sostoyanie-i-perspektivy-ego-razvitiya/>. – Дата доступа: 05.04.2023.
2. Transportation Sector and Transportation Industry Investments. – Mode of access: https://www.investopedia.com/terms/t/transportation_sector.asp. – Дата доступа: 05.04.2023.
3. Президент Республики Беларусь. – Режим доступа: <https://president.gov.by/ru>.