

Список использованных источников

1. Годовые отчёты СПК «Дружба-Автюки» за 2018 и 2019 годы.
2. Бусел, И.П. «Экономика и организация сельскохозяйственного производства. Менеджмент», – Мн. – 2010.
3. Бусел, И.П. «Организация сельскохозяйственного производства», – Мн. – 2010.
4. Лециловский, П.В. «Экономика предприятий АПК», – Мн. – 2005.
5. Савицкая, Г.В. «Анализ хозяйственной деятельности предприятий АПК», – Мн. – 2004.

А.В.Рудяк

Н.С.Сталович

Учреждение образования «Гомельский государственный технический университет им. П.О. Сухого»

АНАЛИЗ И ДИНАМИКИ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ЗА 2015-2019 ГГ.

Транспортная система Республики Беларусь – это комплекс различных видов транспорта, находящихся во взаимодействии при выполнении грузовых и пассажирских перевозок. Она является коридором для энергоносителей, автомобильного транспорта, соединяющим между собой Балтийский и Черноморский регионы, Россию со странами Центральной и Западной Европы, а также европейские страны и Центральную Азию. Через Беларусь проложен участок трансконтинентальной железнодорожной магистрали, пересекающей всю Евразию – от Тихого до Атлантического океана. К западу и северу от страны находятся страны ЕС (Польша, Чехия, Словакия, Венгрия, страны Балтии), к югу – страны Черноморского бассейна (Украина, Молдова, Румыния, Болгария, Турция), к востоку – Россия; и это является выгодным положением для развития транспортного комплекса.

За последние четыре года гг. в Республике Беларусь произошел спад организаций транспорта: в 2015-2019 гг. общее количество сократилось с 11 685 до 11 216. При этом деятельностью сухопутного транспорта занимались 9336 из 9859 к 2015 г., организации водного транспорта – с 6 до 5, деятельностью воздушного транспорта – 19 организаций по сравнению с 18. За период 2015-2019 складирование и вспомогательная транспортная деятельность стала более актуальна: несмотря на спад в 2017 г., общий подъем составил 54 организации (с 1802 до 1856). Прирост валовой добавленной стоимости в сопоставимых ценах к ВВП составляет 2,6% к 2015 г., рентабельность реализованной продукции и продаж составляет -2,7% и -2% к 2015 г. Удельный вес экспорта транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг за 2015-2019 гг. упал на 2,9% (с 44,6 до 41,7%).

Наибольшую протяженность в Республике Беларусь по-прежнему составляют магистральные трубопроводы (из них газопроводы являются

наиболее длинными), железнодорожные и судоходные, внутренние водные пути общего пользования с учетом факта, что за период 2015-2019 гг. протяженность железнодорожных путей общего пользования сократилась на 9,8 км, в том числе электрифицированных – на 9,6 км. Автомобильные дороги общего пользования составили 102,8 тыс. км. по сравнению с 101,6 тыс. км. в 2015 г. Замена автомобильных дорог с твердым покрытием составила 1,5 тыс. км., трамвайные пути в двухпутном исчислении сократились на 0,1 км. Троллейбусные пути в двухпутном исчислении увеличились на 10,2 км, метрополитенные (также в двухпутном) – 2,1 км., магистральные – 149,4 км, в том числе газопроводы – снизились на 8,1 км, нефтепроводы – сократились на 207 км. Стоит отметить значительное строительство нефтепродуктопроводов: за период 2015-2019 гг. было достроено 384,4 км. Увеличение протяженности внутренних водных путей сообщения общего пользования составило 352,6 км (с 1714 до 2067,4 км).

Грузовые перевозки в большей степени осуществлялись железнодорожным (значительную часть составляла международное сообщение), трубопроводным (в частности транзит) и автомобильным типами транспорта внутри территории РБ, при этом общие перевозки транспорта за последние пять лет отличались в среднем на 17,6 млн. тонн, достигнув пика в 2018 г. (455,5 млн. тонн) и снизившись до 427,8 по сравнению 477,2 млн. тонн в 2015 г.

Грузооборот от объема перевозок отличается учетом дальности перевозки, и в Республике Беларусь колеблется: общий рост за 2015-2019 гг. составил 4,7%. Структура грузооборота в целом представляется трубопроводным и железнодорожным транспортом, хоть процент трубопроводного грузооборота к предыдущему году падает в пользу автомобильного и железнодорожного (доли в общем грузообороте с 2015 г. к 2019 г. составили 48,1%-41,3% и 32,4-36,8%). Рост автомобильного грузооборота за период 2015-2019 гг. составил 2,4% (14,5% и 20,2%). Внутренний водный грузооборот варьируется (доля с 2015 г. к 2019 г. возросла с 0,02% до 0,03%), а в воздушном грузообороте к 2019 г. наметился спад (доля упала с 0,1% до 0,04%). Рассматривая грузооборот по видам можно отметить, что общий грузооборот упал на 0,3%. Также виден относительный рост по железнодорожному и внутреннему водному транспорту в 2018 г. и значительное падение в 2019 г. Уровень трубопроводного грузооборота за период 2015-2019 гг. снизился на 9,7%, железнодорожный – поднялся на 9,5% в основном за счет бума в 2017 г., автомобильный – на 5,4%, внутренний водный – вырос на 19,9%, воздушный – упал на 8,8% (табл. 1).

Таблица 1. – Грузооборот по видам транспорта (тысяч тонно-километров)

	2015	2016	2017	2018	2019
предыдущий год = 100					
Все виды транспорта	95,9	99,5	106	104,1	94,2
в том числе:					
трубопроводный	101,4	98	97,2	100,6	93,1
железнодорожный	90,6	100,8	118,1	108,3	91,7
автомобильный	92,2	100,7	106,9	104,1	101,5
внутренний водный	41,5	100,4	155,7	114,3	91
воздушный	118,4	141	76,6	90,2	65

Источник - Собственная разработка на основе [2].

Объемы перевозок пассажиров на протяжении 2015-2017 гг. сокращались, а в 2018-2019 гг. остались на уровне 2017 г. Общий спад составил 14,5%. В человеческом соотношении сокращение произошло с 2094,1 млн. чел. до 1995,0 млн. чел., при этом структура перевозок осталась приблизительно одинаковой на протяжении всего исследуемого периода: основной объем перевозки пассажиров приходится на автобусный (1 186,5 млн. чел., преимущественно городские – 970,9 млн. чел.), троллейбусный (347,2 млн. чел.) и метрополитен (293,7 млн. чел.). Железнодорожное передвижение идет практически наравне с пригородными автобусами (79,7 и 71,4 млн. чел.) Внутренний водный и воздушный перевез значительно меньше людей по отношению к другим типам транспорта: 0,2 и 4,1 млн. чел, - однако в динамике это значительно больший объем по сравнению с 2015 г. Трамвайный транспорт перевез 58,1 млн. чел.

Структура автобусного пассажирооборота 2019 к 2015 г. не изменилась – доля составила 39,5%, уровень железнодорожных перевозок уменьшился с 29,6% до 22,8%, городской электрический и метрополитен – с 17% до 15%, воздушный – с 13,1 до 21,6%, доля таксомоторного пассажирооборота – с 0,8% до 1,2%. Пассажирооборот железнодорожного, трамвайного, троллейбусного видов транспорта снижался на протяжении всех 5 лет: общий спад составил 21,9%, 27,64% и 25%. Автобусный пассажирооборот падал в 2015-2017 гг., а в 2017-2019 гг. возрос, достигнув уровня 2014 г. – рост 0,1%. Рост пассажирооборота 2015-2019 гг. – 8,2% с учетом проседания в 2016-2018 гг. Исходя из перевозок виден и пассажирооборот внутреннего водного, воздушного и таксомоторного транспорта: отмечаются значительные авиационные перевозки (73,4%), рост внутреннего водного (12,9% – проседание в 2015 г. в связи с половодьем) и значительное увеличение таксомоторного транспорта (72,8%) благодаря появлению выгодных компаний по передвижению (табл.2).

Таблица 2. – Индексы пассажирооборота по видам транспорта

	2015	2016	2017	2018	2019	Изменение
предыдущий год = 100						
Все виды транспорта	95,8	96,4	101,9	103,6	107	4,7
в том числе:						
железнодорожный	91,3	90,3	97,8	98,7	100,9	-21,9
автобусный	95,4	99,3	100,8	102,4	102,2	0,1
трамвайный	84,3	92,3	97,6	98,2	99,96	-27,64
троллейбусный	90,3	89,4	95,5	99,6	100,2	-25
метрополитен	109,4	99,5	95,9	99,7	103,7	8,2
внутренний водный	56,4	99,9	130,9	113,7	112	12,9
воздушный	103,1	102,6	121,6	117,2	128,9	73,4
таксомоторный	98	97,4	100,2	138,7	138,5	72,8

Источник - Собственная разработка на основе [3].

Стоит отметить, что наличие собственных средств в личном пользовании граждан в Республике Беларусь в целом и по регионам увеличивается: грузовых автомобилей стало больше на 13585 тыс. шт. по сравнению с 2015 г., автобусов – меньше на 135 шт., легковых автомобилей – на 174,4 шт. больше, прицепов и

полуприцепов – на 17788 тыс. шт., мотоциклов и мотороллеров – на 17552 тыс. шт. больше, чего нельзя сказать об транспортных средствах, принадлежащих организации: увеличение грузовых транспортных средств составило 19 933, сокращение автобусов – 2958, рост полуприцепов и прицепов – 2721, падение мотоциклов и мотороллеров – 605, троллейбусов – 274, трамваев – 36. Отмечается, что сокращение происходит в основном в государственных организациях.

Таким образом, можно сделать вывод, что транзитность Республики Беларусь выгодно используется не до конца. В частности, развита трубопроводная и железнодорожная сети, по которым проходит большая часть грузооборота. При этом экспорт транспортных услуг основан на перевозке грузов автомобильным и железнодорожным транспортом, экспорт перевозки пассажиров – железнодорожным и воздушным транспортом. Импорт транспортных услуг представляется путем перемещения грузов приоритетно автомобильным транспортом. Происходит значительный спад грузооборота по всем областям, кроме автомобильного и воздушного транспорта. Граждане РБ закупаются собственными транспортными средствами, в то время как транспорт организаций в основном сокращается для оптимизации деятельности. Для дальнейшего развития следует вводить больше электрических путей, т.к. они многократно ускоряют процесс грузо- и пассажироперевозок, снижают затраты на энергетические ресурсы а также заключать новые договора по транзиту энергоресурсов. Также стоит постепенно переходить на электрические автобусы (в долгосрочном периоде). Однако данное нововведение стоит осуществлять исходя из общего экономического положения, когда подобное станет более доступным.

Список использованных источников

1. Национальный статистический комитет Республики Беларусь – официальный сайт: <https://www.belstat.gov.by>.
2. Кангро, И.С., Василевская, Ж.Н., Кухаревич, Е.И., Довнар, О.А., Палковская, Е.М., Мазайская, И.А., Лапковская, Т.В., Беларусь в цифрах, – 2020. – сборник. – Минск. – 22 с.
3. Кангро, И.С., Василевская, Ж.Н., Кухаревич, Е.И., Довнар, О.А., Палковская, Е.М., Мазайская, И.А., Лапковская, Т.В. Статистический ежегодник Республики Беларусь, – 2020. – Минск. – 489 с.