

необходимо взвешенно и аккуратно, учитывая несовершенство рыночных механизмов и связанные с этим потенциальные потери.

ЛИТЕРАТУРА

1. Покровский Н.Е. О совершенствовании преподавания теоретико-социологических дисциплин // Социол. исслед. – 2005. – №10. – С.69-76.
2. Тейхейра П. Рынки в сфере высшего образования: можем ли мы по-прежнему учиться у классиков? // Экономика образования. – 2008. – №4. – С.163-169.
3. Хагуров Т.А. Высшее образование: между служением и услугой // Экономика образования. – 2011. – №4. – С.32-40.
4. Consumerisation in UK higher education business schools: higher fees, greater stress and debatable outcomes. – Режим дотупа : <https://link.springer.com/article/10.1007/s10734-017-0196-z>.
5. Miguel Martinez-Saenz, Steven Schoonover Jr. Resisting the "Student-as-Consumer" Metaphor. – Режим дотупа: <https://www.aaup.org/article/resisting-student-consumer-metaphor#.YtcYN0VBzIU> By.

ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Алексеев Н. А.,

*к.э.н., доцент кафедры экономической информатики, учета и коммерции
УО Гомельский государственный университет имени Ф. Скорины
(г. Гомель, Республика Беларусь)*

Аннотация. Транспортная отрасль является основой социально-экономической инфраструктуры Республики Беларусь. В предлагаемой статье представлен аналитический обзор основных тенденций и перспектив функционирования отрасли в условиях макроэкономических, геополитических, финансовых и эпидемиологических рисков. Спрогнозирована динамика грузооборота и пассажирооборота транспортной отрасли на основе двух сценариев: оптимистического (при сохранении тенденций 2010-2019 гг.) и умеренно пессимистического (с учетом влияния на транспортную отрасль шоков неэкономического происхождения). Обобщены мероприятия по компенсации потерь, уменьшению финансовой и административной нагрузки на грузоперевозчиков.

Abstract. The transport industry is the basis of the socio-economic infrastructure of the Republic of Belarus. This article presents an analytical review of the main trends and prospects for the functioning of the industry in the context of macroeconomic, geopolitical, financial and epidemiological risks. The dynamics of cargo turnover and passenger turnover of the transport industry is predicted based on two scenarios: optimistic (while maintaining the trends of 2010-2019) and moderately pessimistic (taking into account the impact of shocks of non-economic origin on the transport industry). Summarized are measures to compensate for losses, reduce the financial and administrative burden on carriers.

Ключевые слова: транспортная отрасль, грузооборот, пассажирооборот, анализ сводных показателей, риск, Государственная программа, динамика.

Key words: transport industry, cargo turnover, passenger turnover, analysis of summary indicators, risk, State program, dynamics.

Транспортная отрасль относится к отраслям экономики, предоставляющим услуги (секция «Н» ОКРБ 005-2011 «Транспортная деятельность, складирование, почтовая и курьерская деятельность») и является основой социально-экономической инфраструктуры страны. Значимость отрасли для национальной экономики определяется ее базовыми количественными характеристиками. Общая эксплуатационная длина железнодорожных путей Беларуси составляет 5,5 тыс. км; протяженность внутренних водных путей страны равна 2067,4 км (из них с гарантированными глубинами – 1128,1 км). Территорию Республики Беларусь пересекают два трансъевропейских международных коридора, через которые проходит до 90% грузов между странами ЕС и Российской Федерацией:

– Запад – Восток (Берлин – Познань – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород).

– (Север – Юг): (Хельсинки – Санкт-Петербург – Псков – Гомель – Киев – Одесса) с ответвлением IX В (Клайпеда / Калининград – Вильнюс – Минск – Гомель).

Лидером транспортной отрасли по объемам перевозок является автомобильный транспорт, на долю которого в 2019 году приходилось: 52,5% от совокупных объемов перевезенных грузов и 60,3 % перевезенных пассажиров. Транспортная отрасль формирует более 5% валового внутреннего продукта и почти 43% экспорта страны.

Однако, начиная с 2019 года, транспортная отрасль работает в условиях макроэкономических, геополитических, финансовых и эпидемиологических рисков, совокупное влияние которых в наибольшей степени сказалось на железнодорожном, автомобильном транспорте и гражданской авиации. В 2020 году грузооборот по железнодорожным перевозкам снизился на 12%, пассажирооборот составил 59,4% от величины 2019 года. Пассажиропоток Национального аэропорта «Минск» снизился до 38% к уровню 2019 года [1]. Транспортные коридоры Республики Беларусь к 2020 году, по разным оценкам, были загружены на 25-40%, показатель международных перевозок Беларуси в рейтинге LPI в 2018 году составлял 2,31 при максимальном его значении – 5 [2, с.19].

Накопившиеся к 2021 году проблемы усугубились транспортной блокадой белорусского экспортного транзита со стороны стран ЕС, что потребовало разработки мероприятий по переориентации транспортных потоков Республики Беларусь. Дальнейшее движение в данном направлении требует активизации отраслевой инвестиционной политики. Однако, структурный профиль инвестиций в основной капитал по видам экономической деятельности в 2016-2020 гг. имел в Республике Беларусь ярко выраженную тенденцию снижения удельного веса инвестиций организаций, занимающихся транспортной деятельностью, складированием, почтовой и курьерской деятельностью (таблица 1). За пятилетний период доля транспортного комплекса в структуре инвестиций снизилась на 3,08%. В 2020 году структурное снижение показателя усилено абсолютным снижением объемов инвестиций на 574,7 млн. руб. [3, с. 16 – 17].

Таблица 1 – Позиция организаций, занимающихся транспортной деятельностью, складированием, почтовой и курьерской деятельностью в структуре инвестиций в основной капитал [3],[4]

Показатель	2016	2017	2018	2019	2020
Совокупные инвестиции в основной капитал, млн. руб.	18710	21033,7	25004,4	28798,9	29633,4
Транспортная деятельность, складирование, почтовая и курьерская деятельность, млн. руб.	1935,9	2110,7	2430,9	2728,6	2153,9
Удельный вес в структуре совокупных инвестиций, %	10,34	10,03	9,72	9,47	7,26
Темп роста (цепной) по совокупным инвестициям, %	82,6	105,1	106,0	106,6	94,0
Темп роста (цепной) по инвестициям в организации, занимающиеся транспортной деятельностью, складированием, почтовой и курьерской деятельностью, %	106,0	103,4	103,6	104,4	71,8

Вместе с тем, к 2025 году запланировано формирование конкурентоспособной, доступной и безопасной транспортной инфраструктуры, нацеленной на максимальное использование транзитного потенциала транспортных международных коридоров [5],[6]. Практическая реализация сформулированной цели требует разработки мероприятий по нейтрализации возможного воздействия рисков на транспортную отрасль, что требует: во-первых, обоснования приоритетов в финансировании, в том числе с учетом привлечения внебюджетных инвестиций; во-вторых, актуализации технико-технологической составляющей перевозочного процесса и эксплуатации транспортных средств; в-третьих, синхронизации изменений национального правового обеспечения функционирования транспортной отрасли на фоне корректировок международного законодательства [7].

На достижение поставленной цели в рамках реализации мероприятий Государственной программы «Транспортный комплекс» – 2025, предусмотрено направить более 7,55 млрд. руб., в том числе в 2021 год выделено 22,2% указанной суммы, в 2022 году – 20,77%. Приоритетным направлением финансирования является подпрограмма 2 «Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен», на долю которой выделяется 55,87% финансовых источников. Удельный вес финансирования подпрограммы 4 «Гражданская авиация» составляет 20,51%. Третьим ключевым направлением финансирования (18,82%) является железнодорожный транспорт (подпрограмма 1). На долю подпрограммы 3 "Внутренний водный и морской транспорт" и подпрограммы 5 "Обеспечение функционирования системы транспортного комплекса" выделяется в совокупности 4,8% [6].

Практические индикаторы реализации целевых установок Государственной программы включают две группы показателей: сводные и дифференцированные показатели по видам транспорта. Ключевыми сводными показателями транспортной отрасли являются: грузооборот, пассажирооборот и экспорт транспортных услуг. К дифференцированным показателям относятся: удельный вес электрифицированных железнодорожных путей Белорусской железной дороги; удельный вес электрифицированных транспортных средств, выполняющих городские перевозки пассажиров в регулярном сообщении; количество судов, зарегистрированных в Государственном реестре морских судов Республики Беларусь; объем обслуженных пассажиров в аэропортах; объем оказанных аэронавигационных услуг на маршруте.

Начиная с 2019 года мировой рынок транспортно-логистических услуг находится в состоянии рецессии. Восстановления транспортного сегмента мировой экономики, по мнению аналитиков, следует ожидать лишь ко второму полугодю 2023 года [2, с.7]. Ниже представлены прогнозные значения динамики грузооборота и пассажирооборота транспортной отрасли Республики Беларусь при динамике показателей, сложившейся до 2019 года (таблица 2) и с учетом реализации рисков 2019-2021 гг. (таблица 3). При построении динамических рядов использовалась статистическая функция «Тенденция».

Таблица 2 – Динамики грузооборота и пассажирооборота транспортной отрасли (2010 – 2019 г.г.), [8]–[10]

Год	Грузооборот, млн. т-км	Абсолютное отклонение (+/-)	Темп роста к предыдущему году, коэф.	Пассажирооборот, млн. пасс.-км	Абсолютное отклонение (+/-)	Темп роста к предыдущему году, коэф.
2010	128144	0	100	23498	0	100
2011	134269	6125	1,047798	23671	173	1,007362
2012	131684	-2585	0,980748	25295	1624	1,068607
2013	130752	-932	0,992922	26618	1323	1,052303
2014	131402	650	1,004971	25092	-1526	0,94267
2015	125957	-5445	0,958562	24051	-1041	0,958513
2016	125820	-137	0,998912	24018	-33	0,998628
2017	133348	7528	1,059832	24850	832	1,034641
2018	138838	5490	1,04117	25757	907	1,036499
2019	130842	-7996	0,942408	27574	1817	1,070544
2020	123158	-7684	0,941273	18542	-1190,93	0,95681
2021	118776	-4382	0,96442	20851	243,7576	1,009239
Прогнозные значения показателей (Excel «Тенденция»)						
2022	133121,2	14345,24	1,120776	26870,58	243,7576	1,009155
2023	133390	268,7515	1,002019	133390	243,7576	1,009072
2024	133658,7	268,7515	1,002015	133658,7	243,7576	1,00899
2025	133927,5	268,7515	1,002011	133927,5	243,7576	1,00891

Тренд, построенный на основе умеренного оптимизма (таблицы 2,4), свидетельствует о возможности выхода отрасли на темп прироста 4,6% к уровню 2020 года по показателю пассажирооборота лишь в 2025 году. Аналогичный показатель по грузообороту составит в 2025 году 8,7%. Представленный в таблице 3 анализ отражает влияние на транспортную отрасль шоков неэкономического происхождения, обусловленных последствиями COVID-19 и санкционными ограничениями в отношении Республики Беларусь и Российской Федерации. Итогом указанного

влияния является отрицательная динамика тренда (с 2023 года) по показателям темпов роста пассажирооборота и грузооборота (таблица 4).

Таблица 3 – Динамики грузооборота и пассажирооборота транспортной отрасли (2010–2021 гг.)

Год	Грузооборот, млн. т-км	Абсолютное отклонение (+/-)	Темп роста к предыдущему году, коэф.	Пассажирооборот, млн. пасс.-км	Абсолютное отклонение (+/-)	Темп роста к предыдущему году, коэф.
2010	128144	0	100	23498	0	100
2011	134269	6125	1,047798	23671	173	1,007362
2012	131684	-2585	0,980748	25295	1624	1,068607
2013	130752	-932	0,992922	26618	1323	1,052303
2014	131402	650	1,004971	25092	-1526	0,94267
2015	125957	-5445	0,958562	24051	-1041	0,958513
2016	125820	-137	0,998912	24018	-33	0,998628
2017	133348	7528	1,059832	24850	832	1,034641
2018	138838	5490	1,04117	25757	907	1,036499
2019	130842	-7996	0,942408	27574	1817	1,070544
2020	123158	-7684	0,941273	18542	-1190,93	0,95681
2021	118776	-4382	0,96442	20851	243,7576	1,009239
Прогнозные значения показателей (Excel «Тенденция»)						
2022	125715,6	6939,606	1,058426	22688,03	1837,03	1,088103
2023	125146,3	-569,306	0,995471	22462,89	-225,136	0,990077
2024	124577,1	-569,2	0,995452	22237,76	-225,136	0,989977
2025	124007,8	-569,3	0,99543	22012,62	-225,136	0,989876

Таблица 4 – Сопоставление базисных прогнозных и программных темпов роста грузооборота и пассажирооборота

Годовые программные значения показателей (Государственная программа «Транспортный комплекс» 2025)					
Показатель	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
Программный темп роста грузооборота к уровню 2020 г., коэф.	1,012	1,042	1,086	1,144	1,206
Программный темп роста пассажирооборота к уровню 2020 года, коэф.	1,088	1,138	1,193	1,252	1,317
Годовые прогнозные значения показателей (Excel «Тенденция» 2010-2019 гг.)					
Прогнозный темп роста грузооборота к уровню 2020 г., коэф.	0,96442	1,080898	1,08308	1,085262	1,087445
Прогнозный темп роста пассажирооборота к уровню 2020 года, коэф.	1,009239	1,018478	1,027718	1,036957	1,046196
Годовые прогнозные значения показателей (Excel «Тенденция» 2010-2021 гг.)					
Прогнозный темп роста грузооборота к уровню 2020 г., коэф.	0,96442	1,058426	0,995471	0,995452	0,99543
Прогнозный темп роста пассажирооборота к уровню 2020 года, коэф.	1,009239	1,088103	0,990077	0,989977	0,989876

По данным Белстата РБ грузооборот в первом полугодии 2022 года составил 46,4 млрд. тонно-километров, или 78,1% к соответствующему периоду 2021 года [11]. Сокращение объемов перевозок грузов предполагает разработку мероприятий по компенсации потерь, уменьшению финансовой и административной нагрузки на грузоперевозчиков с учетом качественных сдвигов в приоритетах развития отрасли. Белорусские власти смогли частично смягчить влияние внешних ограничений на транспортную отрасль страны. Важными направлениями среднесрочного и долгосрочного действия обозначены: (1) подготовка и согласование отмены с Российской Федерацией разрешительной системы автомобильных перевозок грузов в/из третьих стран для белорусских международных автомобильных перевозчиков не позднее чем с 2023 года; (2) разработка вариантов кооперации транспортных организаций Республики Беларусь и Российской Федерации; (3) обоснование вариантов кооперации и либерализации деятельности транспортных организаций РБ и РФ; (4) увеличение на 2022–2023 годы квот разрешений для перевозок грузов Азербайджана, Грузии, Узбекистана, Турции, Туркменистана, Таджикистана; (5) цифровая трансформация отрасли; (6) техническая модернизация отрасли; (7) профессиональная подготовка и сохранение кадрового потенциала транспортных организаций.

ЛИТЕРАТУРА

1. Транспортная отрасль Беларуси: итоги 2020 года. INFOTRANS. [Электронный ресурс]. 2022. Режим доступа <https://infotrans.by/2021/02/08/transportnaya-otrasl-belarusi-itogi-2020-goda/> Дата доступа: 09.05.2022.
2. Обзор рынка транспортно-логистических услуг Республики Беларусь. Aser. Bik Ratings/ – 2020 (декабрь) [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://bikratings.by/wp-content/uploads/2020/12/rupok_transportno_logisticheskikh_uslug_rb.pdf Дата доступа: 17.07.2022
3. Инвестиции и строительство в Республике Беларусь. Investment and construction in the Republic of Belarus. Статистический буклет. [Электронный ресурс]. 2021. Режим доступа <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/237/23702971f9e75ae6ffdc8d33f0906867.pdf> Дата доступа: 09.05.2022.
4. Республика Беларусь: статистический ежегодник. [Электронный ресурс]. 2021. Режим доступа https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/public_compilation/index_41019/ Дата доступа: 10.06.2022.
5. Основные положения проекта программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2021 - 2025 годы [Электронный ресурс]. 2021. Режим доступа // https://docviewer.yandex.by/view/546939360/?page=1&*=EzztXEcUHhBaPm9iNXEIB9LdnUF7 Дата доступа: 15.06.2022.
6. Постановление Совета Министров Республики Беларусь 23 марта 2021 г. № 165 «О Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы. [Электронный ресурс]. 2021. Режим доступа <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=C22100165> Дата доступа: 10.07.2022.
7. Транспортный комплекс Республики Беларусь: состояние и перспективы его развития. Академией управления при Президенте Республики Беларусь [Электронный ресурс]. 2022. Режим доступа https://www.gstu.by/sites/default/files/atoms/files/f6/1b/transportnyy_kompleks_respubliki_belarus_sostoyanie_i_perspektiv_ego_razvitiya.pdf Дата доступа: 05.07.2022.
8. Транспорт в Республике Беларусь: статистический ежегодник. [Электронный ресурс]. 2022. Режим доступа https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/ofitsialnye-publikatsii_11/index_52719 Дата доступа: 07.07.2022.
9. Транспорт и связь в Республике Беларусь: статистический ежегодник. [Электронный ресурс]. 2016. Режим доступа https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/ofitsialnye-publikatsii_11/index_5101/ Дата доступа: 27.04.2022.
10. Транспорт и связь в Республике Беларусь: статистический ежегодник. [Электронный ресурс]. 2018. Режим доступа https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/ofitsialnye-publikatsii_11/index_9288/ Дата доступа: 07.05.2022.
11. О работе транспорта в первом полугодии 2022 года. [Электронный ресурс]. 2022. Режим доступа https://www.belstat.gov.by/o-belstate_2/novosti-i-meropriyatiya/novosti/o-rabote-transporta-v-pervom-polugodii_2022_g/ Дата доступа: 17.07.2022.