

А. С. Зиневич // Сборник научных трудов. Материалы Международной научно-практической конференции «Автомобиле- и тракторостроение», Том 2, Минск, БНТУ, 2022. – С. 244–249.

3. Большие перспективы восточного партнерства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.sb.by/articles/bolshie-perspektivy-vostochnogo-partnerstva.html> /. – Дата доступа: 30.07.2023.

Представлена 16.05.2023

УДК 656.025

ИССЛЕДОВАНИЕ ПАРКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ЗАНЯТЫХ В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

RESEARCH OF THE FLEET OF MOTOR VEHICLES ENGAGED IN THE FIELD OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT

Ивуть Р. Б.¹, член-корр. НАН Беларуси, д-р экон. наук, проф.,

Косовская Т. Р.², канд. экон. наук, доц.,

Кисель М. М.¹, маг.,

¹Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь

²Ассоциация «БАМАП», г. Минск, Республика Беларусь,
R. Ivut¹, Corresponding Member of the National Academy
of Sciences of Belarus, Doctor of Economics, Professor,
T. Kosovskaya², Ph. D. in Economics, Associate Professor,
M. Kisel¹, Master's Degree,

¹Belarusian National Technical University, Minsk, Belarus

²Association “BAMAP”, Minsk, Republic of Belarus

Произведен анализ автотранспортных средств при осуществлении международных перевозок грузов в Республике Беларусь.

The analysis of motor vehicles in the implementation of international cargo transportation in the Republic of Belarus has been carried out.

Ключевые слова: *международные перевозки грузов, международная логистика, подвижной состав.*

Keywords: international cargo transportation, international logistics, rolling stock.

ВВЕДЕНИЕ

Транспорт выступает одной из самых больших и сложных систем в области современной интегрированной логистики, занимая центральное место в логистических цепях поставок. Главная задача транспорта – полное и своевременное удовлетворение потребностей экономики в перемещении грузов, включая международные.

Особое место в организации и осуществлении международных грузовых перевозок занимает автомобильный транспорт. Последние мировые события повлияли и привели к значительным изменениям объемах, направлениях, мультимодальности и таможенной логистике при осуществлении вышеуказанных перевозок.

В системе международных автоперевозок наибольший удельный вес принадлежит грузовому автотранспорту, стабильная и эффективная работа которого выступает важнейшим условием реализации основных программ социального и экономического развития Республики Беларусь.

В последнее время отмечены значительные изменения в организации международных перевозок в связи с пандемией и введенными санкциями против РФ и РБ. Данные факторы серьезным образом повлияли на международный транспортный рынок в части изменения направлений логистических цепей поставок и системы управления. Вследствие этого, возникла необходимость в проведении своевременного комплексного и всестороннего анализа, на основании которого можно разработать рациональные и эффективные схемы грузовых международных автоперевозок. Вышесказанное свидетельствует об актуальности исследования.

ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (АТС), ЭКСПЛУАТИРУЕМЫХ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

Международные перевозки грузов осуществляются различными видами транспорта. Каждый из них имеет свои особенности и преимущества, используемые для различных условий перевозки грузов. Для Беларуси наиболее важным при осуществлении МАП является автомобильный и железнодорожный транспорт.

При организации МАП на первый план выдвигается правовое регулирование данного процесса. Это необходимо для обеспечения гарантий и защиты интересов всех сторон, вовлеченных в перевозку. Здесь особое значение играет Международная конвенция о перевозке грузов автомагистральным транспортом (МДП). Она обеспечивает устойчивость и надежность перевозки в международной торговле, предоставляя гарантии и защиту прав и интересов всех сторон, вовлеченных в транспортный процесс. Благодаря этому, перевозки грузов по системе МДП стали неотъемлемой частью экономического развития стран и обеспечивают международную кооперацию и сотрудничество.

Анализ парка автотранспортных средств, зарегистрированных для осуществления международных автомобильных перевозок грузов по процедуре МДП в Беларуси в течение 2000–2022 гг. представлен на рис. 1.

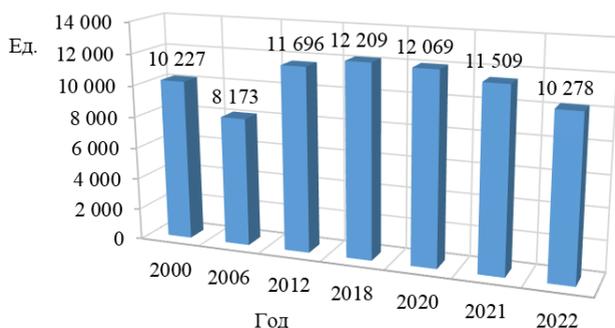


Рисунок 1 – Динамика изменения парка АТС, осуществляющего МАП

Как видно из рис. 1 практически за более чем двадцатилетний период не произошло существенных изменений по его количественному составу. За анализируемый период наблюдалось уменьшение количества АТС только в 2006–2008 гг., вследствие мирового кризиса. Наиболее успешными в Республике Беларусь были 2018–2020 гг., когда при международных перевозках использовалось максимальное количество автотранспортной техники (более 12000 АТС), а затем наблюдается спад в перевозках и, соответственно, сокращение парка автомобилей. Так, только в течение 2022 года он уменьшился на 1231 единицу, или на 10,7 %.

Количество субъектов хозяйствования, имеющих допуск к процедуре МДП, составило на 01.01.2021 года – 793 единиц, т. е. с начала года уменьшилось на 51 перевозчика, или на 6 %. Большинство из перевозчиков (около 40 %) эксплуатирует до 5 автомобилей, от 6 до 10 автомобилей – 27 % и от 11 до 15 около 12 %.

В нашей стране международными автомобильными перевозками по процедуре МДП занимаются организации, имеющие различный правовой статус, т. е. ООО, ОДО, ОАО, ЗАО, унитарные, государственные, иностранные и др. (таблица 1).

Таблица 1 – Виды и количество предприятий, осуществляющих МАП

Вид предприятия	2021 г.		2022 г.	
	Кол-во	Уд. вес, %	Кол-во	Уд. вес, %
ООО и ОДО	373	44,2	360	45,1
Унитарные	352	41,8	315	39,7
ОАО и ЗАО	42	4,9	42	5,3
Государственные	1	0,1	1	0,1
Иностранные	16	1,9	7	2,0
Совместные	33	3,9	31	4,2
Индивидуальные	17	2,0	15	2,1
Прочие (кооперативы, КФХ, др.)	10	1,2	7	0,9
ВСЕГО	844	100	793	100,0

Как видно из таблицы, в сфере международных автомобильных перевозок по процедуре МДП по состоянию на 01.01.2022 года наибольший удельный вес (45,1 %) занимали общества с ограниченной ответственностью (ООО) и общества с дополнительной ответственностью (ОДО). Данный показатель вырос почти на 1 % по сравнению с 2021 годом. На втором месте находятся унитарные предприятия с удельным весом 39,7 %, а на третьем месте – ОАО и ЗАО (5,3 %). В течение 2021–2022 гг. этот показатель вырос по сравнению с 2021 годом на 0,4 %.

Следует отметить, что в данном секторе перевозок практически нет конкуренции со стороны государственных и иностранных предприятий. Последние более чем в 2 раза сократили свое количество на белорусском рынке транспортных услуг.

В целом анализ свидетельствует о том, что более 50 предприятий, занимавшихся МАП ушли из белорусского рынка.

На ООО и ОДО пришлось в 2022 году 50,5 % (5195 ед.) от всех АТС, эксплуатируемых на МАП. На унитарные предприятия – 31,4 % или 3220 ед.

Имеются существенные различия по количеству зарегистрированных перевозчиков и АТС между основными регионами страны. Как по первому, так и по второму показателю со значительным разрывом лидируют Минск и Минская область – 40,4 и 45,7 %, далее идет Брестская и Гродненская области. На эти регионы в 2022 году пришлось 84,8 % зарегистрированных перевозчиков и 86,6 % АТС.

Использование различных санкций и ограничений повлияли также на изменение возрастной структуры автотранспортных средств, занятых в этом сегменте услуг.

Статистика, представленная на рис. 2, свидетельствует о сокращении АТС со сроком эксплуатации «до 3-х лет» с 35 % в 2012 году до 17,9 % в 2022 году. В течение указанного периода почти на 70 % увеличилось количество автомобилей со сроком эксплуатации «свыше 8 лет».

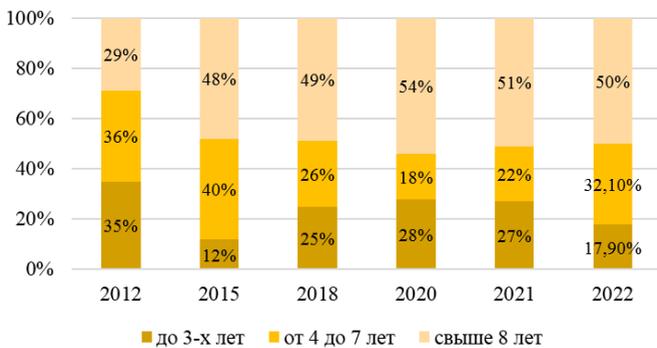


Рисунок 2 – Срок эксплуатации АТС

Вышеперечисленные обстоятельства повлияли также на существенное изменение экологической структуры парка АТС. Повышенные требования Европейского Союза (ЕС) к выбросам в атмосферу отработанных газов, способствовали увеличению в общем парке автомобилей стандарта Евро-6 (рис. 3).

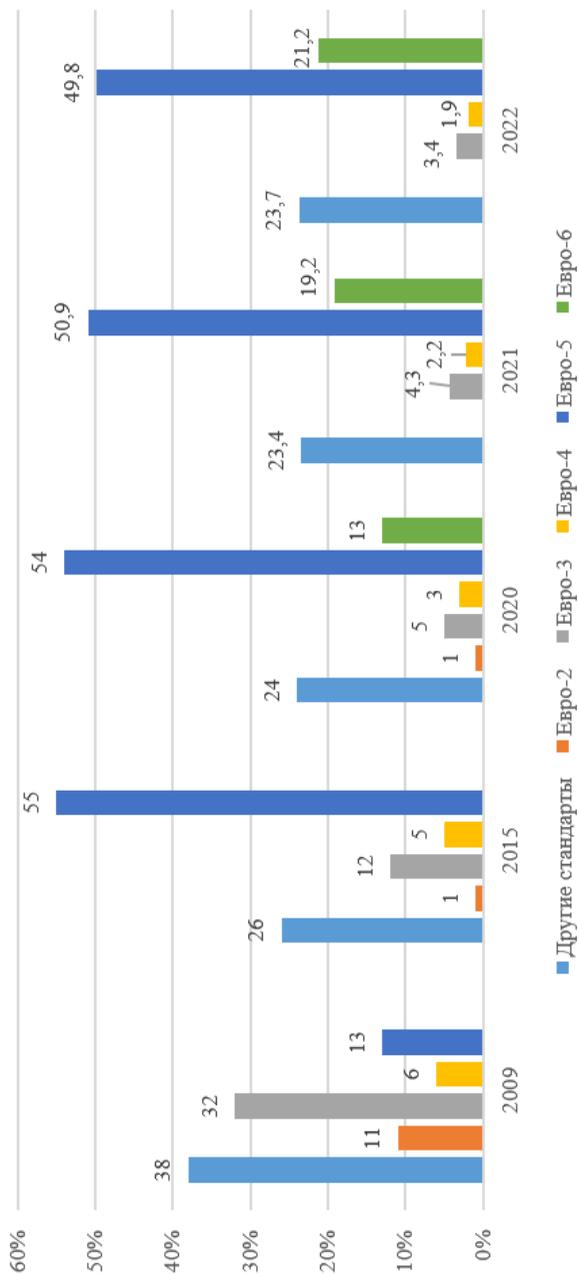


Рисунок 3 – Экологические стандарты АТС, занятых международными автоперевозками

Так, в течение 2009–2021 гг., количество автомобилей с данным экологическим стандартом выросло с 13 до 21,2 %, или с 1597 автомобилей до 2182. В настоящее время наибольший удельный вес при осуществлении МАП приходится на автомобили стандарта Евро-5. Их количество составляет почти 50 % от всего парка и превышает 5100 единиц.

Динамика изменения количества транспортных средств, используемых на международных перевозках грузов по процедуре МДП по праву собственности показывает, что в течение 2009–2020 гг. на арендованный, взятый по лизингу транспорт, приходилось от 20 до 17 %.

Колебания данного показателя объясняются изменяющимися нормативно-правовыми актами, принятыми в Беларуси в области лизинговой деятельности. Становление лизинга как финансового инструмента приобретения автотранспорта, происходило в стране неравномерно и определялось множеством факторов. Вместе с тем, следует признать, что в Беларуси на международных автомобильных перевозках, в основном, используются автомобили иностранных производителей. Так, в общем парке удельный вес грузовых автомобилей IVECO, MERCEDES-BENZ, SCANIA, DAF составляет почти 70 %, на отечественные марки MAZ и MAZ-MAN приходится только 2,4 %.

Такая же картина характерна и для парка прицепов и полуприцепов, используемых при международных перевозках (рис. 4).

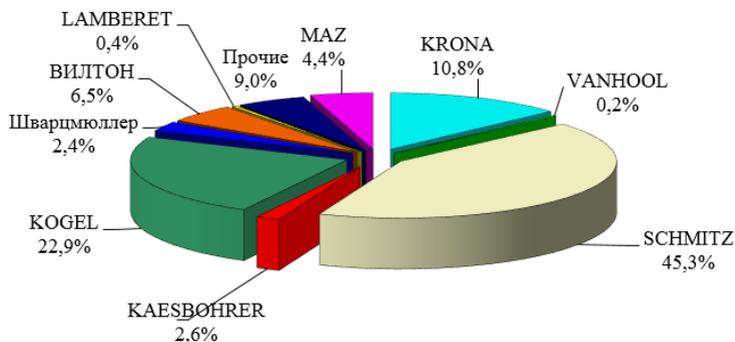


Рисунок 4 – Удельный вес полуприцепов по маркам

Таким образом, анализ парка АТС свидетельствует, что он существенным образом изменился в последние 3 года, как по марочному составу, так и возрастному. Сложившаяся тенденция в этой области характерна и для 2023 года. Появившиеся новые направления перевозок диктуют необходимость пересмотра количественного и качественного состава автотранспортных средств, используемых на международных автоперевозках.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Автомобильные перевозки играют важнейшую роль в международной торговле Республики Беларусь. В стране развита сеть железных дорог и автомагистралей, которые позволяют эффективно перемещать различные грузы по всей ее территории. Правительство страны активно работает над улучшением транспортной и логистической инфраструктуры, упрощением таможенных процедур и оказанием поддержки инвесторам с целью снижения себестоимости перевозок.

Проведенный анализ свидетельствует о наличии большого потенциала для дальнейшего развития международных автомобильных перевозок грузов и привлечения инвестиций в эту сферу деятельности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ивуть, Р. Б. Логистика: учебное пособие для студентов специальностей 1-27 01 01 «Экономика и организация производства (по направлениям)», 1-27 02 01 «Транспортная логистика (по направлениям)» / Р. Б. Ивуть – Минск: БНТУ, 2021. – 462 с.

2. Ивуть, Р. Б. Развитие транспортной системы сферы услуг на основе информационно-коммуникационных технологий / Р. Б. Ивуть, Д. Н. Месник // Стратегия развития экономики Беларуси: вызовы, инструменты реализации и перспективы: сборник научных статей: в двух томах. Т. 2. / НАН Беларуси; Институт экономики НАН Беларуси. – Минск: Право и экономика. – 2021. – С. 423–428.

3. Транспорт в Республике Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/>. – Дата доступа: 30.07.2023.

Представлена 15.05.2023