

Рынок пассажирских перевозок Республики Беларусь: развитие, структурные изменения, тенденции

Месник Дмитрий Николаевич,

*кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры экономики и логистики,
Белорусский национальный технический университет
(г. Минск, Беларусь)*

Пильгун Татьяна Владимировна,

*кандидат технических наук, доцент,
доцент кафедры экономики и логистики,
Белорусский национальный технический университет
(г. Минск, Беларусь)*

Мойсак Оксана Ивановна,

*кандидат экономических наук,
доцент кафедры экономики и логистики,
Белорусский национальный технический университет
(г. Минск, Беларусь)*

Инновационный характер развития отечественной транспортной деятельности, транспортного пассажирского обслуживания населения и промышленности позволит гибко перейти процессам прибыльности пассажирского обслуживания и физической перевозки в область транспортно-логистических услуг и поспособствует образованию интегрированной транспортной инфраструктуры нового типа. Проведенные исследования дали возможность авторам смоделировать новый подход к изучению факторов непрямого воздействия на показатели деятельности транспортного пассажирского обслуживания через непосредственное их влияние на развитие промышленности с последующей тесной результативностью выявленных тенденций в период трансформационных преобразований экономики.

Based on the innovative nature of the development of domestic transport activities, transport passenger services for the population and industry, it will allow flexible transition to the processes of profitability of passenger services and physical transportation in the field of transport and logistics services and will contribute to the formation of an integrated transport infrastructure of a new type. The conducted studies allowed the authors to simulate a new approach to studying the factors of indirect impact on the performance indicators of transport passenger services through their direct impact on the development of industry, followed by the close effectiveness of the identified trends during the period of transformational transformations of the economy.

Введение. На рубеже двадцать первого столетия особенность современного этапа развития транспортной системы, где не последняя роль отводится автомобильному транспор-

ту, — курс на встраивание в глобальную систему транспортных перевозок мировой экономики. В странах, шагнувших на путь рыночных отношений и принимающих участие в процессах

глобальных цепочек создания добавленной стоимости, транспортная система формирует все более устойчивые тенденции, где соединяющим звеном между сферами и видами деятельности промышленности выступает государственное регулирование. В свою очередь, эффективность влияния государственной поддержки на деятельность пассажирского автомобильного транспорта может быть повышена посредством прогнозов изменений конъюнктуры рынка услуг транспортного пассажирского обслуживания, учитывая формирование их тенденций на основе роста доходов потребителей, комплексного развития видов деятельности промышленности и сферы услуг.

Последние исследования структурных изменений сфер и видов деятельности Республики Беларусь позволили сделать вывод, что обрабатывающая промышленность уступила ведущие позиции сфере услуг [1]. Однако она сохранила за собой ключевую роль в экономике и способна положительно влиять на ускорение процессов экономического роста. Подтверждением этого служат изменения доли обрабатывающей промышленности в валовой добавленной стоимости (ВДС) экономики, которая в 2012 г. составила 29,95 %, в 2013 г. — 28,26 %, в 2017 г. сохранила уровень 25,59 %, а в 2018 г. — 25,07 % (к рассмотрению ВДС принята в ценах базисного 2010 г.). Сопоставим со сферой услуг, по которой доля в ВДС экономики в 2010 г. была 49,54 %, а в 2018 г. выросла до 55,74 %, или на 6,20 %.

В Республике Беларусь актуальны вопросы исследования потенциала рынка услуг пассажирских перевозок, а также востребованности и предпочтительности этих услуг в зависимости от конъюнктурных изменений на основе структурно-трансформационных преобразований экономики страны. Беларусь — одна из стран, которая для своего социального и экономического развития определила основополагающим направлением государственную поддержку транспортной деятельности в сфере пассажирских перевозок. Кроме того, белорусское государство активно участвует в формировании транспортной политики, уделяя повышенное внимание развитию рынка транспортного пассажирского обслуживания, изучению причин усиления конкуренции, выявлению изменений потребительских предпочтений в выборе альтернативных вариантов обслуживания организациями пассажирского транспорта. В связи с этим в статье к исследованию острых проблем данного рынка авторами предложено гипотетическое мнение, нацеленное на устойчивое развитие транспорт-

ной деятельности по обслуживанию пассажиров, возрастание мобильности населения, удовлетворение потребностей общества в качественных транспортных услугах.

Основная часть. Услуги перевозок пассажиров и грузов заранее определены параметрами используемых транспортных средств, поэтому можно предположить, что поведение потребителей определяется ценой услуги (тарифом) при выборе альтернативного варианта [2]. Однако тарифы на услуги по перевозке пассажиров предприятиями автомобильного транспорта искажены перекрестным субсидированием с услугами по грузоперевозкам. Будучи мерой социальной поддержки населения, объемы перекрестного субсидирования косвенно влияют на рост доходов населения, темпы роста которых в экономике Республики Беларусь, по мнению экспертов Организации Объединенных Наций по промышленному развитию (англ. UNIDO — United Nations Industrial Development Organization) (далее — ЮНИДО ООН), опережают темпы роста производительности труда занятых не только в промышленности [3].

На рис. 1 представлена динамика темпов роста реальной заработной платы и производительности труда работников промышленности страны за 2010—2017 гг.

В действительности, по данным рис. 1, превышение темпов роста реальной заработной платы над темпами роста производительности труда занятых в промышленности отмечено с первого полугодия 2012 г. по первое полугодие 2014 г. С 2014 по 2017 г. темпы роста реальной заработной платы отстают от замедленных темпов роста производительности труда работников промышленности. За рассматриваемый период в 2017 г. реальная заработная плата занятых в промышленности выросла на 5,40 % к 2011 г., тогда как производительность труда сократилась на 1,70 % к 2011 г.

Исследованиями установлено, что между темпами роста реального денежного дохода населения страны и темпами роста производительности труда по ВВП отсутствует теснота связи в 2010—2018 гг. Также за рассматриваемый период не выявлено связи между темпами роста пассажирооборота и грузооборота.

На рис. 2, а представлен тренд темпов роста реального денежного дохода с темпами роста пассажирооборота транспорта Республики Беларусь.

Выявлено, что за 2010—2018 гг. темпы роста реального денежного дохода существенно коррелируют с темпами роста пассажирооборота

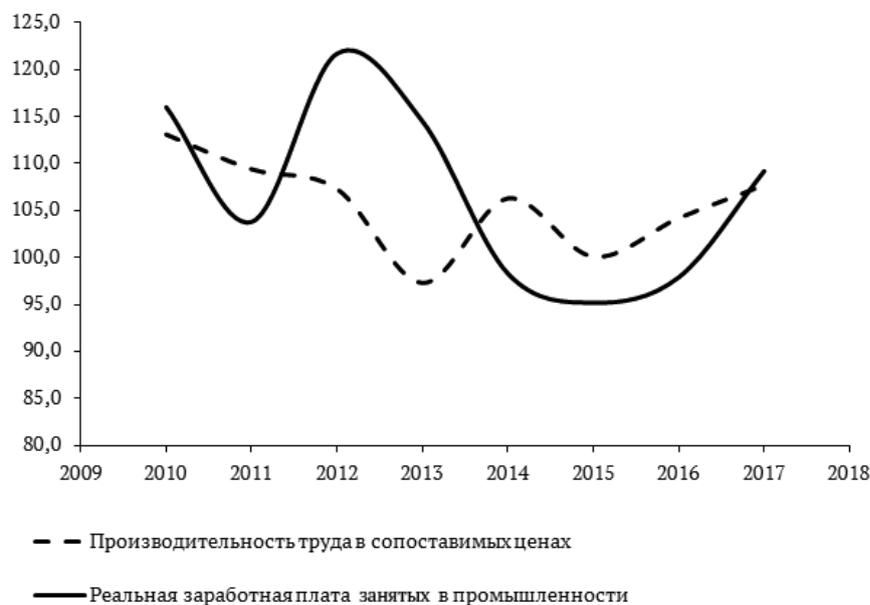


Рисунок 1. Динамика темпов роста производительности труда и реальной заработной платы работников промышленности Республики Беларусь за 2010—2017 гг., % к предыдущему году
 Источник: разработка авторов на основе [9—11]

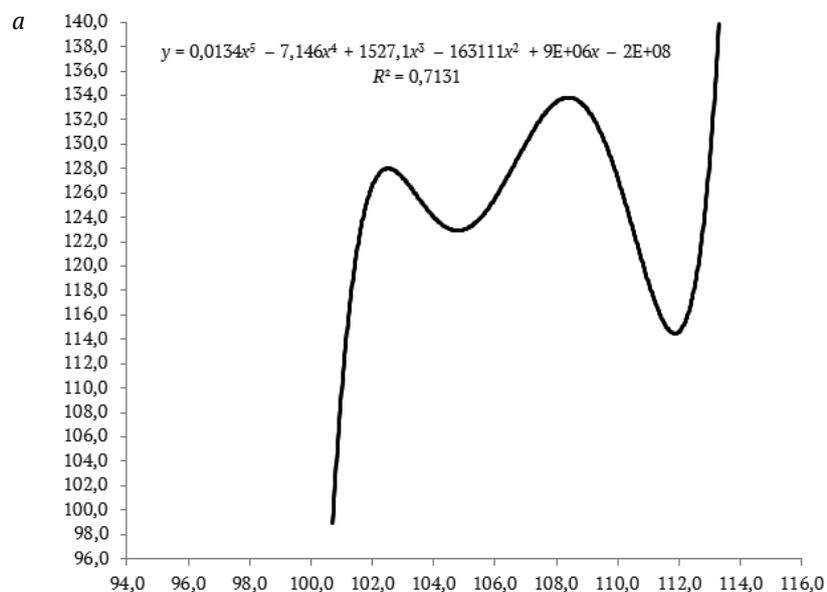
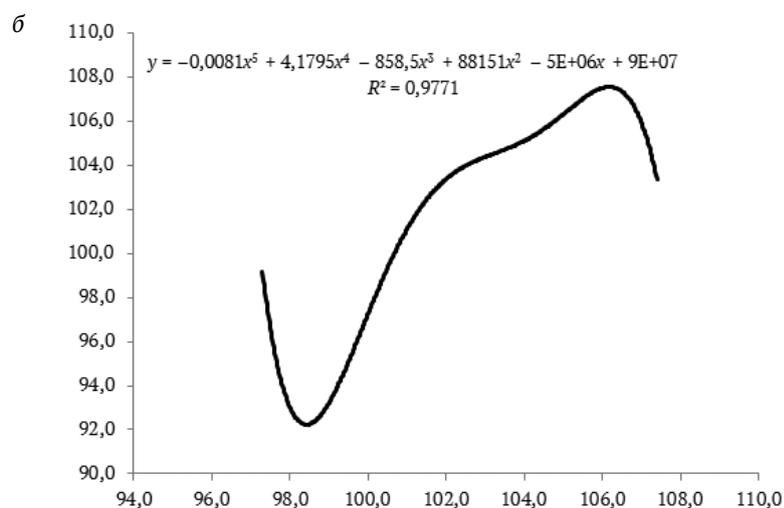


Рисунок 2. Тренд темпов роста:
a — реальных денежных доходов населения и темпов роста пассажирооборота транспорта Республики Беларусь, % к предыдущему году;
б — производительности труда по ВВП и темпов роста грузооборота транспорта Республики Беларусь, % к предыдущему году
 Источник: разработка авторов на основе [9—11]



транспорта с теснотой +0,8445, свидетельствующей о положительной зависимости (направленности) этих показателей. Установлено, теснота связи между темпами роста производительности труда по ВВП с темпами роста грузооборота транспорта +0,9885, что говорит о сильной положительной направленности этих двух показателей (рис. 2, б). В 2017 г. темпы роста реального денежного дохода выросли на 28,20 % к 2011 г., а темпы роста пассажирооборота транспорта в 2014 г. увеличились на 4,10 % к 2011 г., тогда как темпы роста производительности труда по ВВП снизились на 2,00 % к 2011 г., а темпы роста грузооборота транспорта сократились на 0,80 % к 2011 г. В связи с этим можно предположить, что в динамике рассматриваемых лет сводный (суммарный) график темпов роста реального денежного дохода и темпов роста пассажирооборота транспорта совместно с общим (суммарным) графиком темпов роста производительности труда по ВВП и темпов роста грузооборота транспорта имеют экспоненциальную основу развития (движения точки их пересечения) в системе координат: темпы роста тарифа (средней доходной ставки) на услуги транспортной организации (в процентах к предыдущему году) и темпы роста объемов промышленного производства (в процентах к предыдущему году) [4].

Ось темпов роста тарифа транспортных услуг отражает результаты работы автотранспортных предприятий, так как, выполняя учетную функцию, тариф является инструментом измерения

затрат и результатов труда. С другой стороны, с помощью тарифов вновь созданная стоимость перераспределяется по видам экономической деятельности, и, выполняя распределительную функцию, тарифы осуществляют регулирование доходов видов деятельности, предприятий автотранспорта и промышленности, населения страны. Кроме того, тариф — это инструмент, посредством которого повышается эффективность деятельности предприятий автотранспорта и промышленности, используются современные ресурсосберегающие технологии и совершенствуется система управления предприятий автотранспорта и промышленности на основе инновационных подходов, в итоге выполняется его стимулирующая функция. Понимание тенденций развития рассмотренных показателей в рыночных условиях деятельности предприятий автотранспорта и промышленности повысит достоверность информации о перемещении капиталов среди сфер и видов экономической деятельности, заблаговременно позволит максимально снизить степень риска их прогнозирования не только в краткосрочной, но и в долгосрочной перспективе.

На рис. 3 приведены темпы роста таких показателей, как реальный денежный доход, производительность труда по ВВП, пассажирооборот и грузооборот транспорта Республики Беларусь [5].

Данные рис. 3 свидетельствуют, что в 2014 г. темпы роста реального денежного дохода вы-

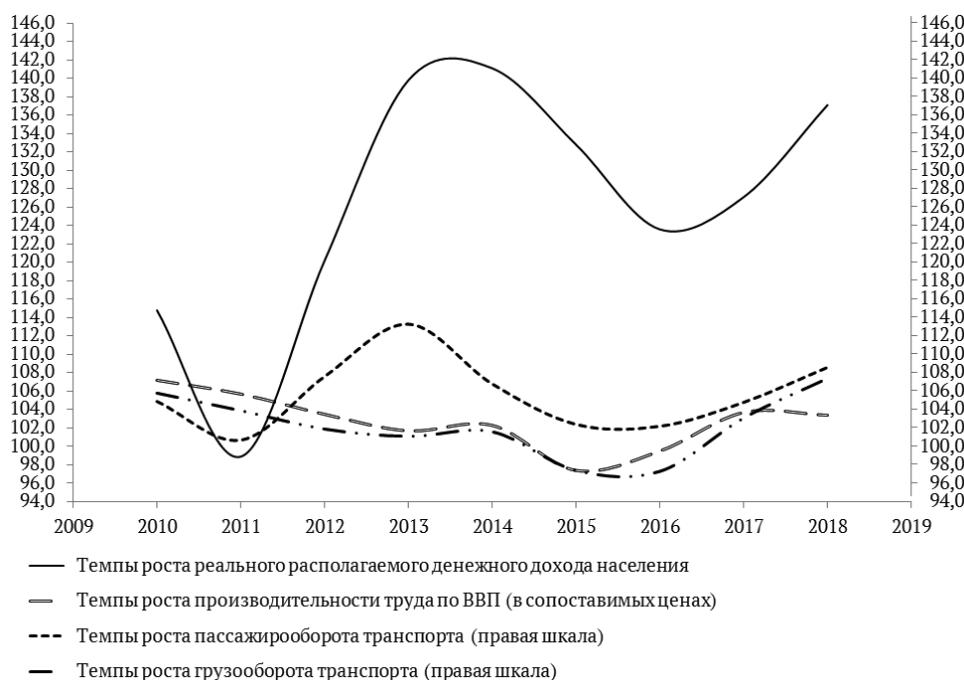


Рисунок 3. Динамика темпов роста реального денежного дохода населения, производительности труда по ВВП, пассажирооборота и грузооборота транспорта Республики Беларусь за 2010–2018 гг., % к предыдущему году
Источники: разработка авторов на основе [9–11]

росли на 42,20 % к 2011 г., а в 2017 г. сократились на 14,0 % к 2014 г., тогда как темпы роста пассажирооборота транспорта в 2014 г. увеличились на 6,10 % к 2011 г., а в 2017 г. сократились на 2,0 % к 2014 г.

Таким образом, на 1,0 % роста или снижения пассажирооборота транспорта соответственно пришлось 6,9 % роста или снижения реального денежного дохода населения Республики Беларусь. При этом в 2017 г. темпы роста реального денежного дохода не пересекаются с темпами роста производительности труда по ВВП, как это произошло в 2017 г. с темпами роста производительности труда и реальной заработной платы работников промышленности Республики Беларусь (см. рис. 1).

Существенный разрыв между темпами роста реального денежного дохода и темпами роста производительности труда по ВВП подтверждает, что в экономике Беларуси сохранилась тенденция к более высокому потреблению по отношению к производству [6], т. е. имеют место благоприятные предпосылки к превышению темпов роста объемов импорта над темпами роста объемов экспорта. Темпы роста производительности труда по ВВП цикличны с темпами роста грузооборота транспорта страны. В 2014 г. темпы роста производительности труда по ВВП снизились на 3,40 % к 2011 г., тогда как темпы роста грузооборота транспорта сократились на 2,30 % за этот период. В 2017 г. отмечен их

рост соответственно на 1,40 и 1,50 % к 2014 г., т. е. за 2011—2014 гг. на каждый процент роста грузооборота транспорта пришлось 1,48 % роста производительности труда по ВВП, тогда как с 2014 по 2017 г. на 1,0 % снижения грузооборота транспорта пришлось 0,93 % уменьшения темпов роста производительности труда по ВВП. Рост реальных денежных доходов населения более высокими темпами, чем темпы роста реальной заработной платы работников промышленности, предопределен развитием сферы услуг и ее преобладанием над сферой производства экономики Беларуси.

Далее авторами рассматривается доля автомобильного транспорта в пассажирообороте всех видов транспорта за 2010—2017 гг. Структурно она представлена на рис. 4. и в разные годы составляла 57—61 % в общем объеме всех видов транспорта [7].

По данным рис. 4 также можно отметить, что доля автотранспорта в объеме пассажирских перевозок всеми видами транспорта сократилась на 1,04 % в 2017 г. к 2010 г. Доля пассажирооборота всеми видами автомобильного транспорта в 2017 г. сократилась на 2,30 % к 2010 г., т. е. темпы пассажирооборота интенсивнее снизились, чем темпы объемов перевозки пассажиров.

Пассажирооборот автомобильного транспорта в 2017 г. вырос на 1,77 %, а объем пассажирских перевозок всеми видами автотранспортных средств сократился на 2,30 % к 2010 г.

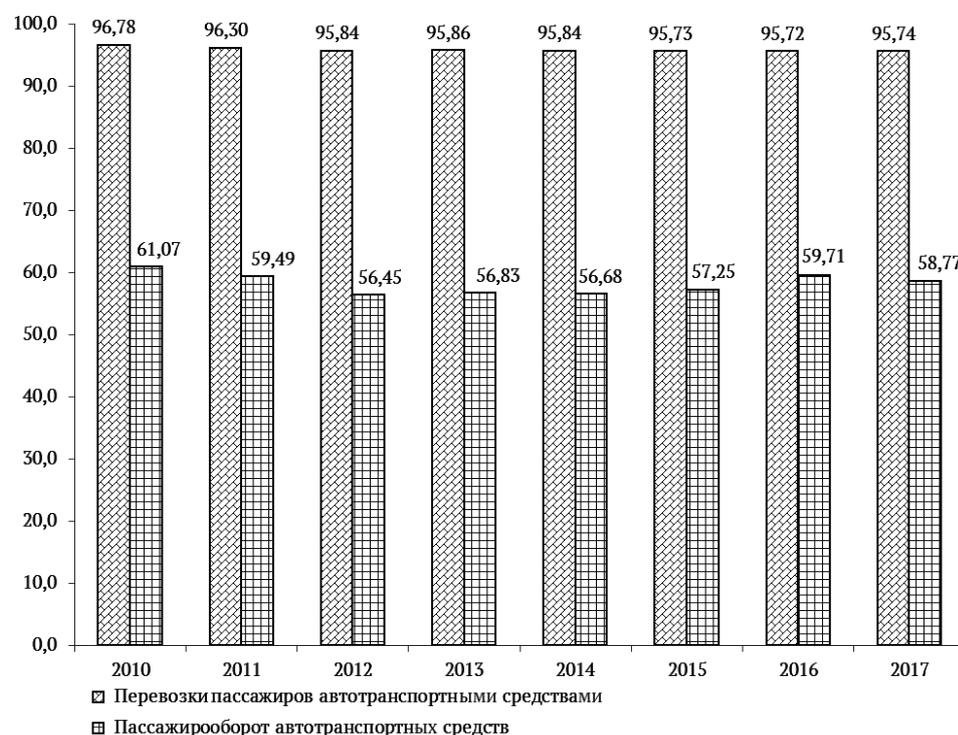


Рисунок 4. Доля пассажирооборота и объем перевозки пассажиров автотранспортными средствами соответственно в объемах всеми видами транспорта за 2010—2017 гг., %
Источник: разработка авторов на основе [9—11]

Увеличение пассажирооборота, по мнению авторов, объясняется увеличением дальности поездки пассажиров, а снижение объема пассажирских перевозок — снижением потребности пользоваться общественным транспортом и увеличением перевозок на личном транспорте в 2010—2017 гг.

Перевозки пассажиров автобусным транспортом в 2017 г. снизились на 18,51, а доля перевозки пассажиров всеми видами автотранспорта уменьшилась на 1,04 % к 2010 г. Как видится, это за счет роста перевозок пассажиров железнодорожным и воздушным транспортом за рассматриваемый период.

Данные свидетельствуют: необходимо уделять внимание не только предложению услуг по автотранспортным перевозкам пассажиров, но и спросу данного вида услуг со стороны их потребителей. Исследования показали, что спрос на пассажирские перевозки автобусным транспортом наиболее высокий в часы перемещения от места проживания до места работы населения страны, и обратно. Тогда как в часы рабочих смен предприятий промышленности спрос на транспортировку автобусными средствами низкий. Это сказывается на сокращении и объемов перевозки пассажиров, и пассажирообороте. В рассматриваемом периоде многие предприя-

тия обрабатывающей промышленности вынуждены были сокращать объемы производства, что не могло не отразиться на скрытой безработице.

Дополнительными исследованиями пассажирооборота автомобильного транспорта за 2010—2017 гг. выявлено, что в 2017 г. отмечен рост данного показателя на 1,77 % к 2010 г., тогда как автобусного транспорта — на 2,04 % к 2010 г. (рис. 5).

Данные рис. 5 демонстрируют, что пассажирооборот автотранспортных средств достиг минимального значения в 2014 г. и сократился на 0,89 % к 2010 г., а с 2015 г. отмечено его увеличение к 2017 г. на 2,61 % в сравнении с 2014 г. Относительно пассажирооборота автобусным транспортом (общего пользования) отметим следующее: в 2010—2014 гг. пассажирооборот автобусных средств общего пользования уменьшился на 2,47 % к 2010 г. С 2015 по 2017 г. данный показатель возрос на 4,42 % к 2014 г., прежде всего за счет усиления активности такого вида деятельности, как творчество, спорт, развлечения и отдых, проведения на территории Республики Беларусь спортивных соревнований международного уровня и мер со стороны государства по введению безвизового режима для иностранных туристов определенных государств [8].

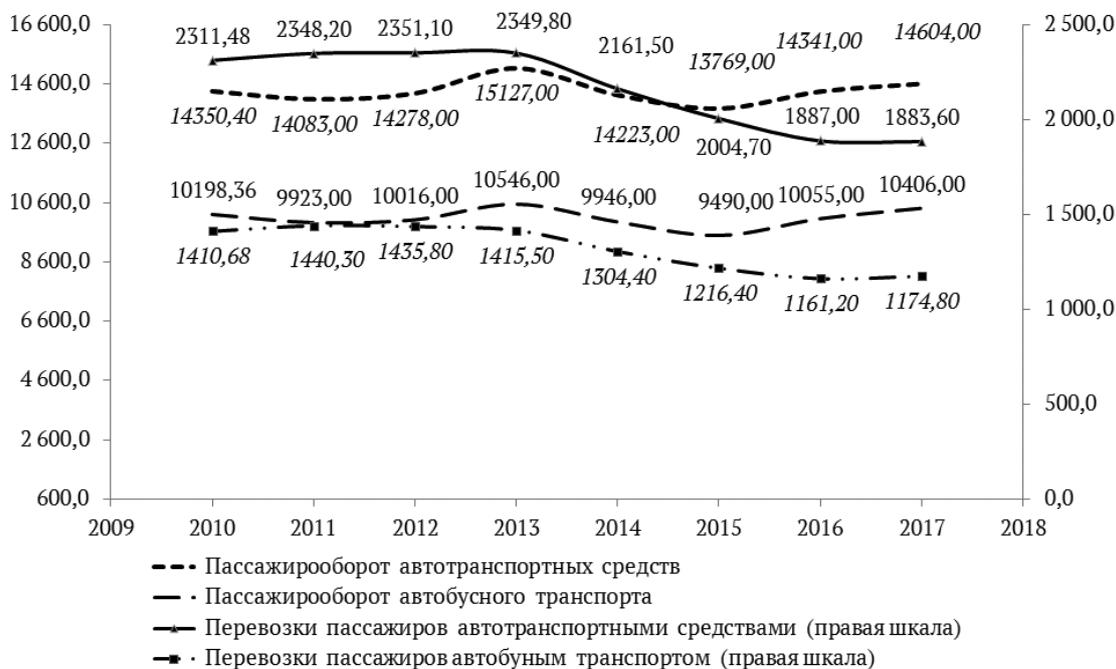


Рисунок 5. Динамика пассажирооборота (млн пасс. км) и объем перевозки пассажиров (млн чел.) автотранспортными средствами и автобусным транспортом за 2010—2017 гг.

Источник: разработка авторов на основе [9—11]

Троллейбусный, трамвайный, таксомоторный транспорт, метрополитен за 2010–2017 гг. имеют разные показатели пассажирооборота и перевозки пассажиров. Так, пассажирооборот троллейбусного транспорта в 2017 г. уменьшился на 20,90 % к 2010 г., а перевозки пассажиров сократились на 34,31 % к 2010 г. Сокращения в показателях наблюдались и по трамвайному транспорту, где перевозки пассажиров уменьшились на 26,65 % в 2017 г. к 2010 г., а пассажирооборот снизился на 15,80 % к 2010 г. Однако показатель перевозки пассажиров такими видами транспорта, как метрополитен и таксомоторный транспорт, в 2017 г. отмечен ростом на 3,89 и 37,42 % к 2010 г. соответственно, т. е. повысилась активность по пассажирским перевозкам в г. Минске и других крупных городах страны.

Дополнительные исследования доли каждого вида транспорта в общем объеме перевозки пассажиров всеми видами транспорта представлены на рис. 6 [9].

В 2017 г. доля в общем объеме перевозки пассажиров автомобильным транспортом снизилась на 0,55 % к 2011 г., тогда как к 2014 г. она сократилась на 0,09 %. По железнодорожному транспорту доля в общем объеме перевозки

пассажиров всеми видами транспорта в 2017 г. увеличилась на 0,44 % к 2011 г., а к 2014 г. — на 0,03 %. В 2017 г. рост зафиксирован и по воздушному транспорту на 0,11 % к 2011 г. и на 0,06 % к 2014 г. По внутреннему водному транспорту изменений не отмечено, доля перевозки пассажиров этим видом транспорта составила 0,01 % к общему объему перевозки пассажиров всеми видами транспорта.

Изменения темпов роста перевозки пассажиров всеми видами транспорта представлены на рис. 7.

Темпы роста перевозки пассажиров автомобильным транспортом в 2017 г. замедлились на 1,77 % к 2011 г., тогда как к 2014 г. отмечено их ускорение на 7,83 %. Железнодорожным транспортом в 2017 г. снижение темпов роста перевозки пассажиров составило 8,09 %, а к 2014 г. отмечен рост 6,26 %. Темпы роста перевозки пассажиров внутренним водным транспортом в 2017 г. сократились на 20,20 % к 2011 г., однако к 2015 г. зафиксировано их ускорение на 33,33 %. В 2017 г. усиление темпов роста перевозки пассажиров на 15,30 % продемонстрировал воздушный транспорт к 2011 г., а к 2014 г. — замедление на 5,00 %.

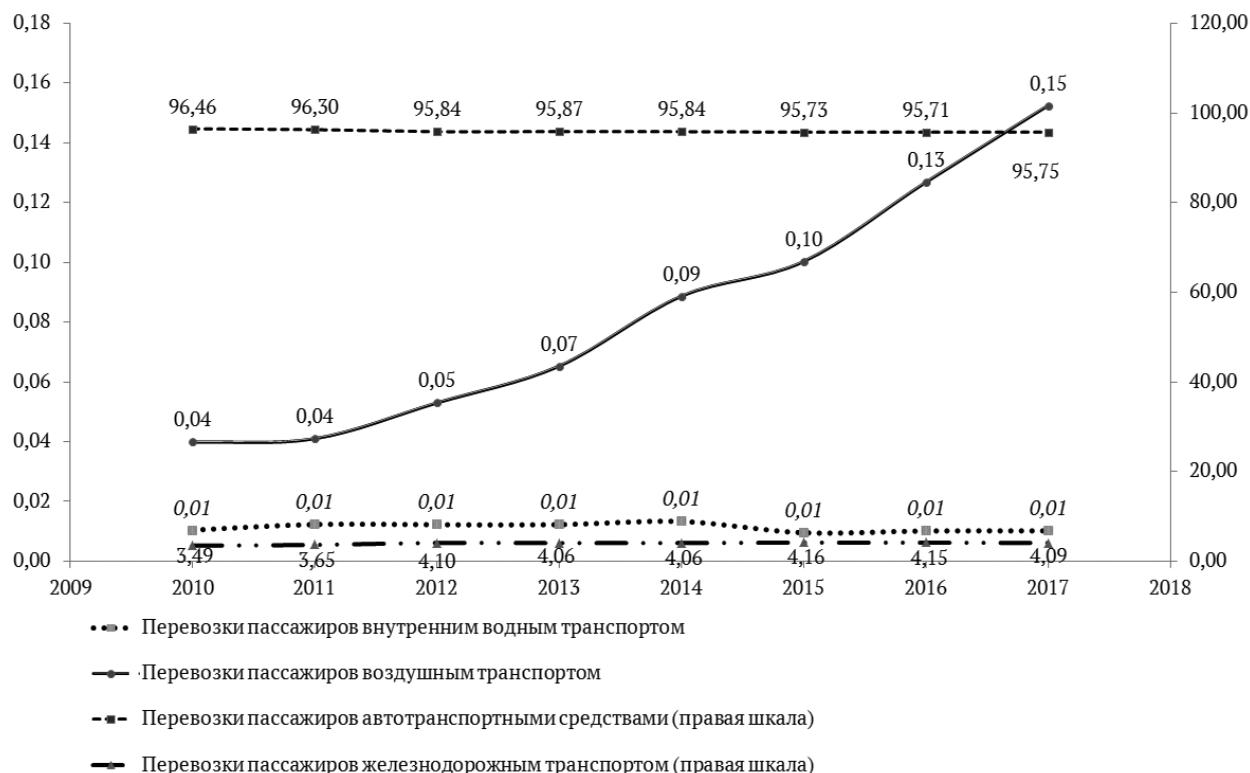


Рисунок 6. Доля каждого вида транспорта в общем объеме перевозки пассажиров всеми видами транспорта Республики Беларусь за 2010–2017 гг., %

Источник: разработка авторов на основе [9–11]

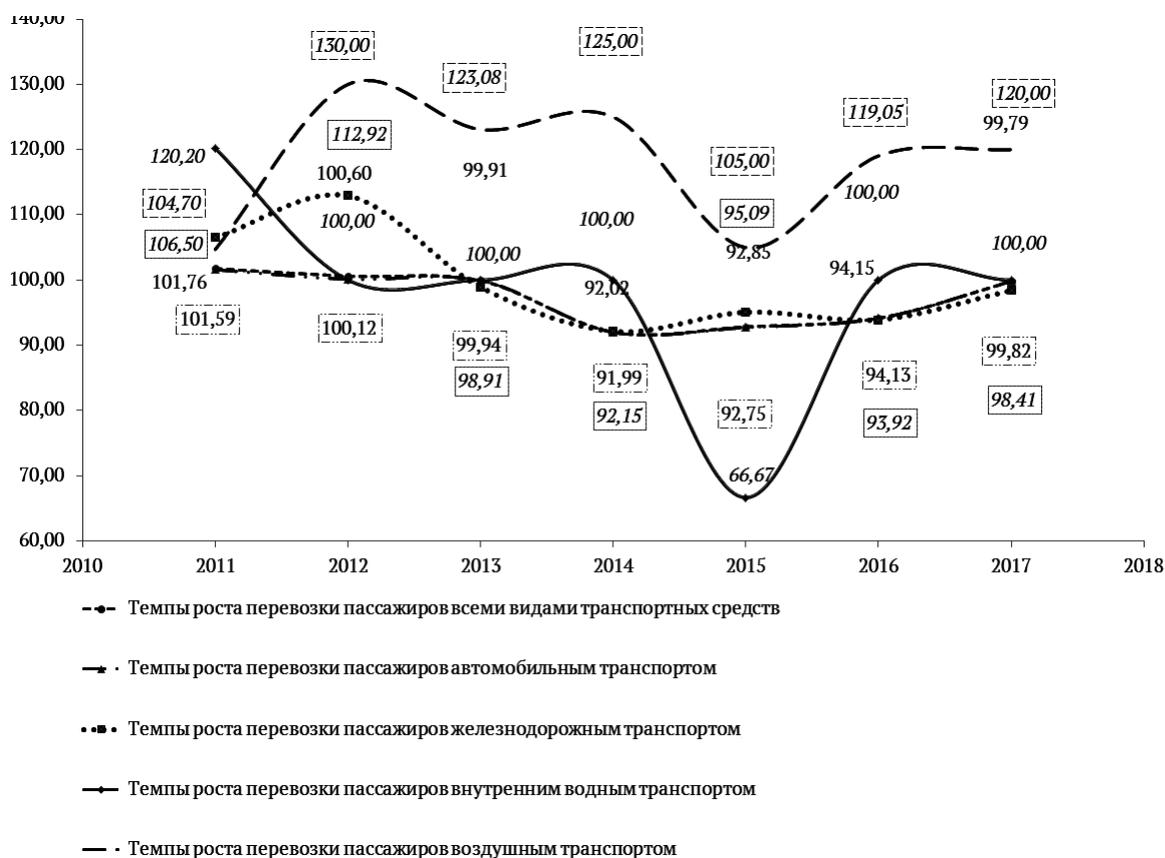


Рисунок 7. Динамика темпов роста перевозки пассажиров всеми видами транспорта Республики Беларусь за 2011–2017 гг., % к предыдущему году
 Источник: разработка авторов на основе [9–11]

Исследованиями установлено, что теснота связи между темпами роста перевозки пассажиров и долей транспорта в общем объеме перевозки пассажиров отсутствует по железнодорожному и воздушному транспорту, тогда как с вероятностью 50,0 % можно утверждать: 1,0 % изменения доли в общем объеме перевозок пассажиров соответствует колебаниям 3,03 % темпов роста по перевозке пассажиров автомобильным транспортом Республики Беларусь. В свою очередь, 1,0 % изменения темпов роста перевозки пассажиров внутренним водным транспортом сопряжен с колебаниями в доле общего объема перевозки пассажиров на 0,01 %.

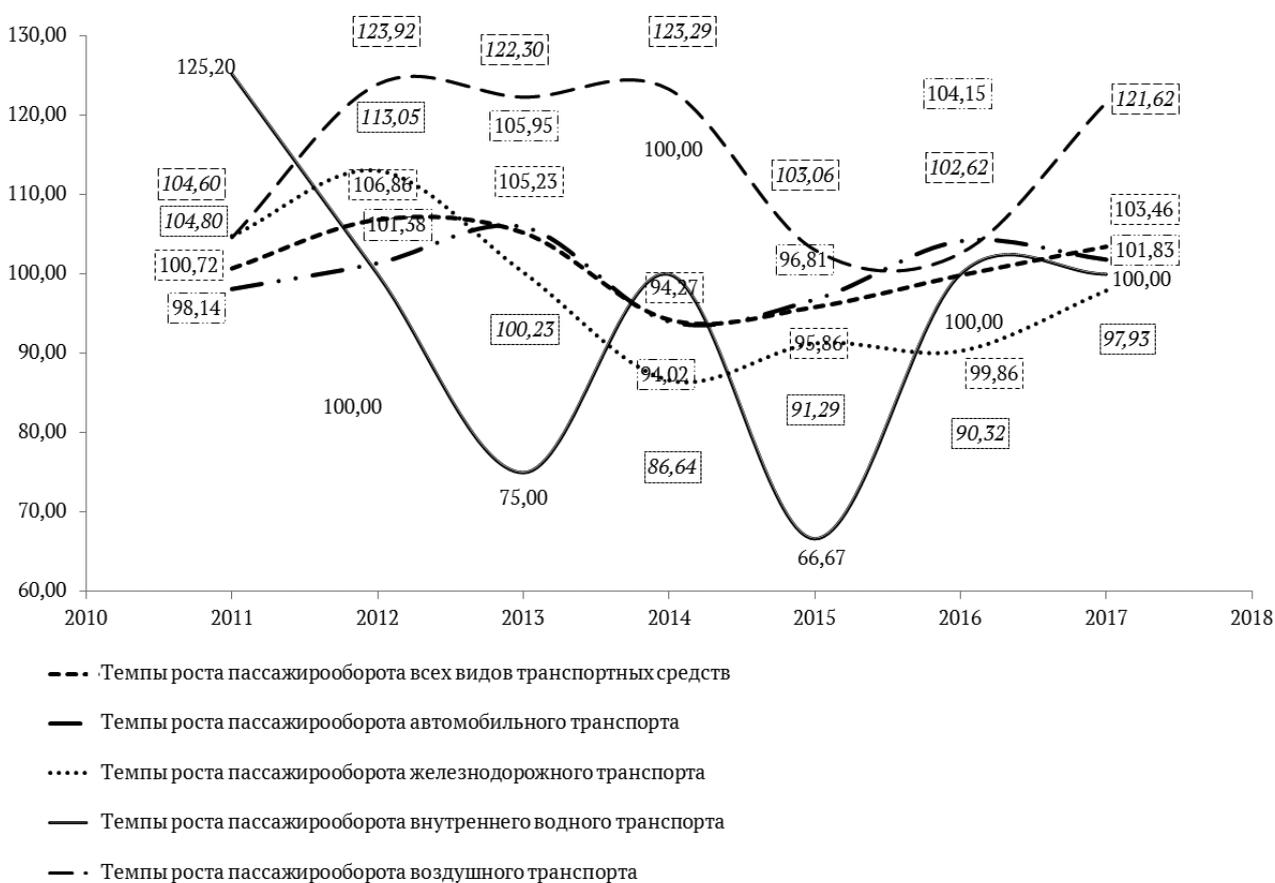
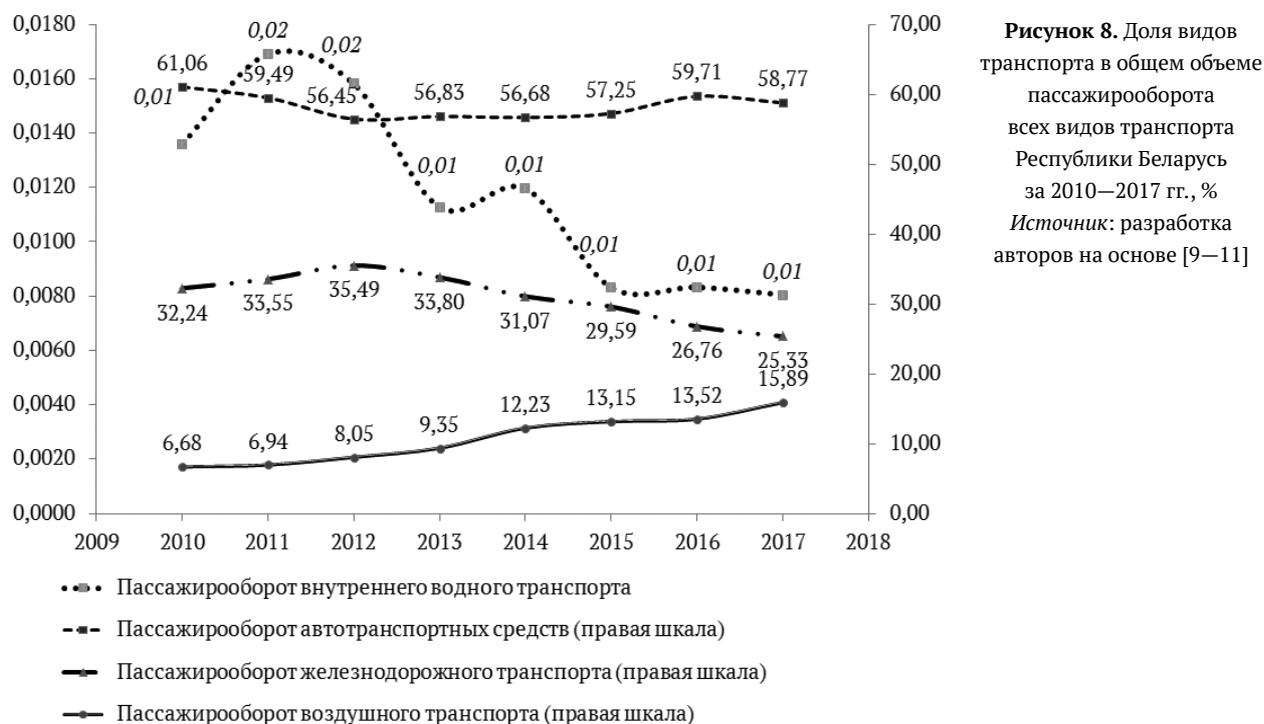
Таким образом, среди всех видов транспорта доминирующее положение по перевозке пассажиров сохраняется за автомобильным транспортом.

Далее исследуем долю в общем объеме пассажирооборота по всем видам транспорта (рис. 8).

В 2017 г. доля в общем объеме пассажирооборота автомобильного транспорта сократилась на 0,73 % к 2011 г., а к 2014 г. выросла на 2,09 %.

Доля железнодорожного транспорта в 2017 г. уменьшилась на 8,22 % к 2011 г., а к 2014 г. на 5,74 % в общем объеме пассажирооборота всеми видами транспорта. Доля в общем объеме пассажирооборота по внутреннему водному транспорту — 0,01 % в 2017 г. к 2011 г. на неизменном уровне. Тогда как в 2017 г. доля воздушного транспорта увеличилась на 8,95 % к 2011 г. и на 3,66 % к 2014 г. в общем объеме пассажирооборота всеми видами транспорта. Однако тесноты связи между долей пассажирооборота и темпами роста пассажирооборота воздушного транспорта не выявлено. С сокращением доли в общем объеме пассажирооборота воздушного транспорта может наблюдаться значительное ускорение темпов роста пассажирооборота (рис. 9).

Данные рис. 9 позволяют утверждать, что в 2017 г. темпы роста пассажирооборота автомобильным транспортом ускорились на 3,70 % к 2011 г. и на 7,81 % к 2014 г. Если в 2017 г. темпы роста пассажирооборота железнодорожного транспорта замедлились на 6,87 % к 2011 г., то к 2014 г. продемонстрировали ускорение на



11,29 %. По внутреннему водному транспорту в 2017 г. отмечено сокращение темпов роста на 25,20 % к 2011 г., а к 2015 г. — ускорение на 33,33 %. Темпы роста пассажирооборота воздушного транспорта в 2017 г. выросли на 17,02 % к 2011 г., а к 2014 г. отмечено их замедление на 1,67 %. Тесноты связи между долей пассажирооборота и темпами роста пассажирооборота, как по воздушному, так и по автомобильному транспорту, не существует. Однако здесь с вероятностью 50,0 % можно отметить, что 1,0 % роста или снижения доли железнодорожного транспорта в общем объеме пассажирооборота вызвал колебания по темпам роста пассажирооборота этого же вида транспорта около 0,83 %. Стимулирование темпов роста пассажирооборота внутреннего водного транспорта на 1,0 % сопряжено с колебаниями доли в общем объеме пассажирооборота этим же видом транспорта на 0,04 %.

Исследования доли разных видов транспорта в валовой добавленной стоимости транспортной деятельности, складирования, почтовой и курьерской деятельности за 2010—2017 гг. представлены на рис. 10 [10].

Данные Национального статистического комитета Республики Беларусь в структуре видов транспорта не позволили разделить деятельность автотранспортных предприятий и деятельность предприятий трубопроводного транспорта, а объединили их в деятельность предприятий сухопутного и трубопроводного транспорта. Данные рис. 10 подтверждают, что в 2017 г. доля предприятий сухопутного и трубопроводного транспорта в валовой добавленной стоимости транспортной деятельности, складирования, почтовой и курьерской деятельности сферы услуг сократилась на 4,94 % к 2011 г. и на 3,04 % к 2014 г. Доля в ВДС транспортной деятельности, складирования, почтовой и курьер-

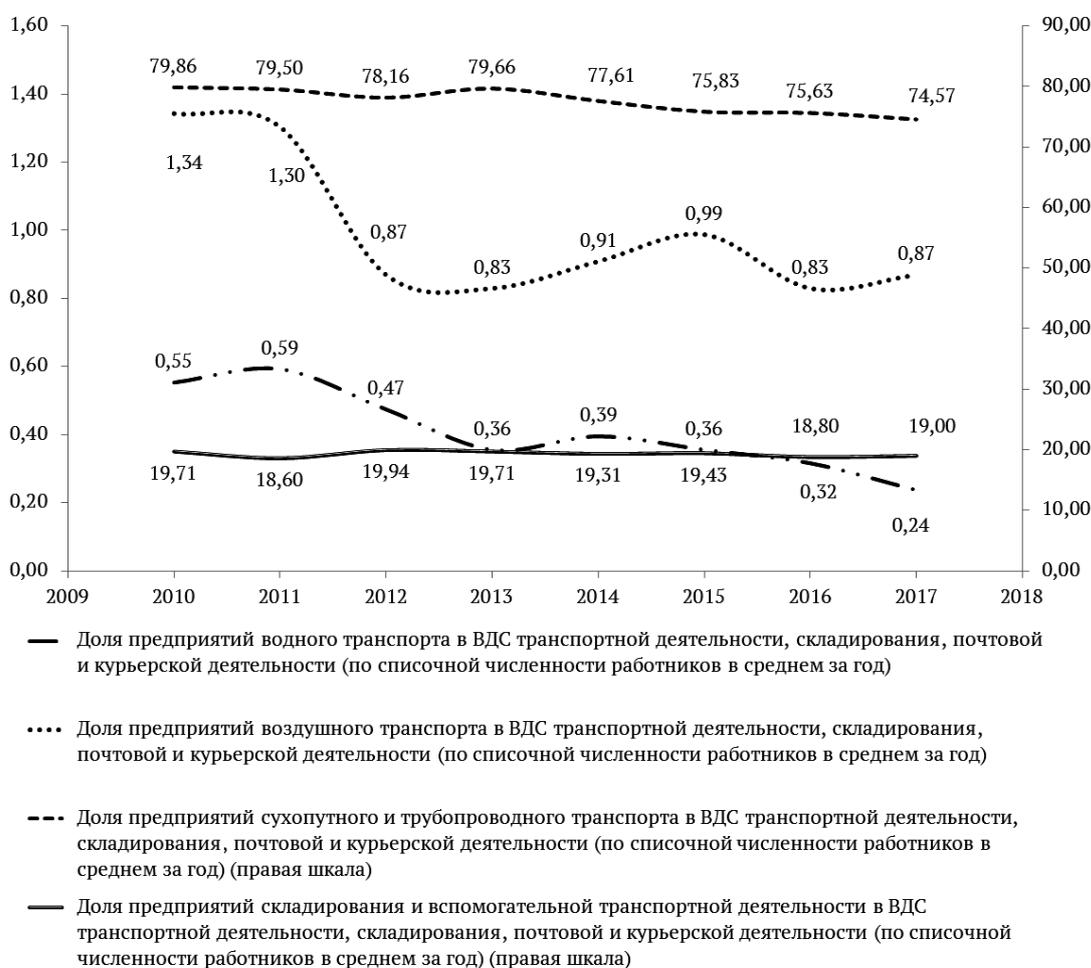


Рисунок 10. Доля видов транспорта в ВДС транспортной деятельности, складирования, почтовой и курьерской деятельности Республики Беларусь за 2010—2017 гг., % (в ценах базисного 2010 г.)

Источник: разработка авторов на основе [9—11]

ской деятельности водного транспорта в 2017 г. снизилась на 0,36 % к 2011 г. и на 0,16 % к 2014 г. В 2017 г. доля воздушного транспорта в ВДС транспортной деятельности, складирования, почтовой и курьерской деятельности сократилась на 0,43 % к 2011 г. и на 0,04 % к 2014 г. Доля предприятий складирования и вспомогательной транспортной деятельности в 2017 г. выросла на 0,39 % к 2011 г. и сократилась на 0,32 % к 2014 г.

Рассмотрение темпов роста валовой добавленной стоимости представлено на рис. 11.

По данным рис. 11 отметим, что темпы роста ВДС предприятий сухопутного и трубопроводного транспорта в 2017 г. замедлились на 8,43 % к 2011 г., тогда как к 2014 г. демонстрировали ускорение на 13,65 %. Темпы роста ВДС водного транспорта в 2017 г. замедлились на 41,34 % к 2011 г. и 23,27 % к 2014 г. В 2017 г. темпы роста ВДС воздушного транспорта ускорились на

0,74 % к 2011 г. и на 9,04 % к 2014 г. Темпы роста ВДС предприятий складирования и вспомогательной транспортной деятельности в 2017 г. показали замедление на 0,14 % к 2011 г., а к 2014 г. демонстрировали ускорение на 15,68 %.

Заключение. Результаты данного этапа исследования изменения рынка услуг пассажирского транспорта Республики Беларусь на основе анализа статистических показателей объемов перевозок, пассажирооборота, темпов роста валовой добавленной стоимости и других показателей свидетельствуют, что деятельность предприятий пассажирского транспорта длительное время адресно поддерживалась государством, что не могло не сказаться на изменениях в структурах перевозок пассажиров и пассажирооборота всех видов транспорта.

Высокие темпы развития сферы услуг преопределили изменения и условия развития рынка транспортного обслуживания Беларуси.

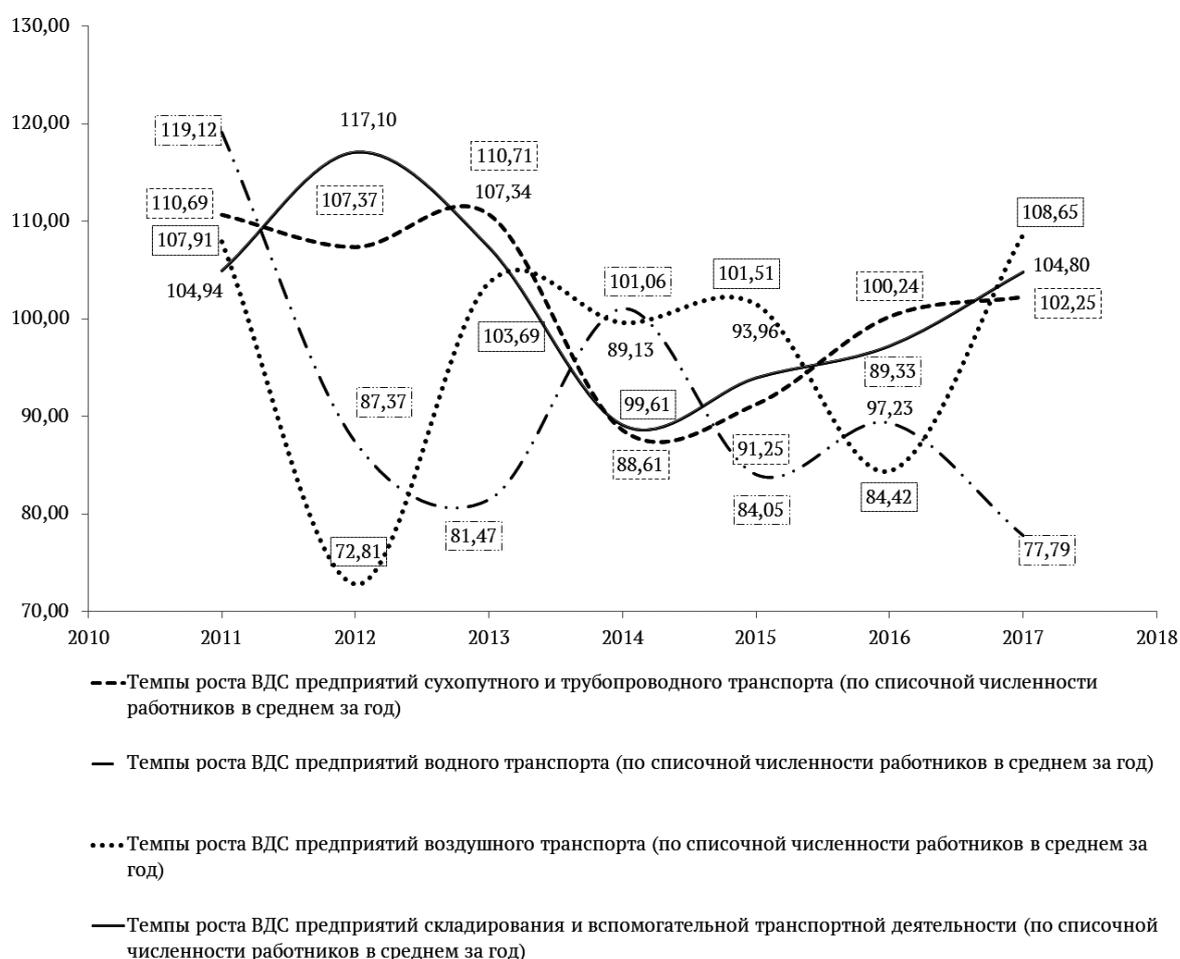


Рисунок 11. Динамика темпов роста ВДС видов транспорта Республики Беларусь за период 2011—2017 гг., % к предыдущему году

Источник: разработка авторов на основе [9—11]

В свою очередь, Программой социально-экономического развития на период 2016—2020 гг. должное внимание уделялось развитию рынка транспортных услуг со стороны государства, однако в практической деятельности предприятий необходимо более детально изучать причины усиления конкуренции предпринимательской среды транспортных предприятий разных форм собственности в структуре внутригородских, пригородных, местных, дальних и международных перевозок.

Исследования подтвердили, что в 2017 г. доля сферы услуг в ВДС экономики была 54,05 %, т. е. выросла на 4,03 % к 2011 г. Доля в ВДС экономики обрабатывающей промышленности в 2017 г. составила 25,59 %, т. е. снизилась на 4,36 % к 2011 г. В 2017 г. доля транспортной деятельности, складирования, почтовой и курьерской деятельности в ВДС сферы услуг составила 12,28 %, т. е. сократилась на 0,21 % к 2011 г. Доля транспортной деятельности, складирования, почтовой и курьерской деятельности в ВДС экономики составила 5,69 % в 2017 г., т. е. к 2011 г. выросла на 0,06 %. В 2017 г. доля предприятий сухопутного и трубопроводного транспорта в ВДС транспортной деятельности, складирования, почтовой и курьерской деятельности составила 74,57 %, т. е. сократилась на 4,94 % к 2011 г. Рост доли ВДС экономики сферы услуг обеспечен такими видами деятельности, как информация и связь, финансовая и страховая деятельность, оптовая и розничная торговля, ремонт автомобилей и мотоциклов, а также деятельности ИТ-сферы.

Исследования структуры пассажирооборота транспортных предприятий свидетельствуют, что деятельность метрополитена и таксомоторного транспорта циклична, а деятельность троллейбусного и трамвайного транспорта ациклична.

В 2013—2016 гг. отмечена тенденция к снижению пассажиропотока всех видов пассажирского транспорта, как следствие, и общее снижение транспортной подвижности населения, что обусловлено усилением конкуренции разных видов транспорта всех форм собственности, потенциальной возможностью их взаимозаменяемости, падением темпов роста реального денежного дохода населения в ценах базисного 2010 г.

Схожие по своей экономической природе услуги перемещения пассажиров транспортными средствами должны удовлетворять требованиям экономической эффективности их оказания каждым видом транспорта в отдельности. Применение основополагающих подходов ры-

ночной экономики в совершенствовании работы транспорта позволит свести к минимуму потери, а в определенных случаях избежать ущерба всем участникам рыночных отношений.

Практическая значимость изложенного материала направлена на привлечение внимания ученых и практиков к тенденциям развития рынка обслуживания пассажиров транспортными предприятиями, к выявленным связям ряда показателей, обуславливающих обновление производственного потенциала транспортной системы страны.

Литература

1. Месник, Д. Н. Структурные сдвиги отраслей Республики Беларусь в посткризисный период и эффективность трансфертных преобразований / Д. Н. Месник // Аграр. экономика. — 2019. — № 8. — С. 24—33.
2. Reliable transport infrastructure [Electronic resource] // Sustainable, safe and digital: perspectives for a human-centered mobility system. — Mode of access: <https://www.ait.ac.at/fileadmin/mc/mobility/Center/Perspectives.pdf>. — Date of access: 11.12.2019.
3. Отчет о промышленном развитии — 2018. Спрос на продукцию обрабатывающей промышленности: фактор всеохватывающего и устойчивого промышленного развития [Электронный ресурс] // Организация объединенных наций по промышленному развитию. — Режим доступа: <https://www.unido.org/sites/default/files/2018-14/EBOOK IDR>. — Дата доступа: 23.10.2019.
4. Четвертая промышленная революция — реорганизация инновационной политики в интересах обеспечения устойчивого и инклюзивного роста [Электронный ресурс] // Европейская экономическая комиссия. Комитет по инновационной деятельности, конкурентоспособности и государственно-частным партнерствам. Тринадцатая сессия, Женева, 25—27 марта 2019 года. — Режим доступа: unece.org/trans/transweb.html. — Дата доступа: 22.12.2019.
5. Транспорт и связь в Республике Беларусь : стат. сб. [Электронный ресурс]. — 2018. — Режим доступа: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/ofitsialnye-publikatsii_11/index_5101/. — Дата доступа: 08.11.2019.
6. Ходас, А. К. Рынок аграрного труда и механизм управления занятостью : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / А. К. Ходас. — Минск, 2004. — 152 л.

7. Статистический ежегодник 2019 / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. — Минск : Информ.-вычислит. центр Нац. стат. ком. Респ. Беларусь, 2019. — 472 с.

8. Ивуть, Р. Б. Оценка влияния автотранспортной инфраструктуры на социально-экономические показатели Минской области / Р. Б. Ивуть, П. В. Попов, П. И. Лапковская, И. В. Емельянович // Наука и техника. — 2018. — Т. 17, № 4. — С. 314—319.

9. Статистический ежегодник 2018 / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. — Минск : Информ.-

вычислит. центр Нац. стат. ком. Респ. Беларусь, 2018. — 489 с.

10. Основные итоги разработки Системы национальных счетов Республики Беларусь за 2017 год / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. — Минск : Информ.-вычислит. центр Нац. стат. ком. Респ. Беларусь, 2018. — 25 с.

11. Статистика [Электронный ресурс] // Национальный банк Республики Беларусь. — Режим доступа: http://www.nbrb.by/Publications/bulletinYearBook/Statistics_Bulletin_Yearbook_2017.pdf. — Дата доступа: 24.03.2019.

Статья поступила в редколлегию: 03.05.2021