

statistika/makroekonomika-i-okruzhayushchaya-sreda/informatsionno-telekommunikatsionnye-tehnologii/tsifrovaya-ekonomika/o-natsionalnykh-statisticheskikh-pokazatelyakh-razvitiya-tsifrovoy-ekonomiki-v-respublike-belarus/ (дата обращения: 15.02.2020).

УДК 336

Климчук О. А., Шпак Я. О., студенты

Научный руководитель: Бухтик М. И., к.э.н., доцент

Полесский государственный университет, г. Пинск, Республика Беларусь

РАЗВИТИЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

На сегодняшний день автомобильный транспорт в Республике Беларусь является наиболее востребованным, интенсивно и динамично развивающимся видом транспорта. Данный вид транспорта используется как для перевозки пассажиров, так и в грузоперевозках. Грузовой автотранспорт благодаря его маневренности, универсальности, а также возможности быстрой и своевременной доставки грузов до места назначения становится основным видом транспорта. Он используется при перевозке грузов в городском и пригородном сообщениях, а также в междугородном и международном сообщениях [1]. Международные автомобильные перевозки выполняются в соответствии с разрешениями на проезд по территории иностранных государств. Такие соглашения заключены между Республикой Беларусь и 46 государствами. Так, например, в 2019 году ратифицированы Соглашения о международных автомобильных перевозках с Китаем, Великобританией, Францией, а также внесены изменения и дополнения в Соглашения о международных автомобильных перевозках с Республикой Молдова, Кыргызской Республикой и Узбекистаном.

Активное развитие грузоперевозок автомобильным транспортом в стране связано с выгодным экономико-географическим положением: Беларусь расположена в центре Европейского региона и выполняет функцию транзитного коридора. По территории республики проходят международные транспортные магистрали (Е30, Е95 и Е28), также в стране достаточно высокая плотность автомобильных дорог с твердым покрытием, которая составляет 422,1 км на 1000 км²[3].

По уровню развития дорожной сети Республика Беларусь занимает одно из первых мест среди стран СНГ. При этом транспортные услуги осуществляются следующими видами транспорта, представленными в табл. 1. Как свидетельствуют данные таблицы 1, объем перевозок грузов по видам транспорта с 2015 г. ежегодно сокращался и в 2016 г. составил 417 643 тыс. т.

Таблица 1 – Перевозки грузов по видам транспорта за 2015–2019 гг.

	2015	2016	2017	2018	2019
Все виды транспорта, в том числе:	447,2	417,6	439,5	455,5	427,8
Трубопроводный	132,5	126,1	124,5	125,2	118,4
Железнодорожный	131,4	126,8	146,3	157,2	145,5
Автомобильный	180,2	162,6	166,7	170,9	161,7
Внутренний водный	3,0	2,1	2,0	2,2	2,2
Воздушный	0,04	0,06	0,06	0,05	0,05

Примечание – Источник:[2]

Объем перевозок грузов транспортом в 2019 г. относительно 2018 г. снизился на 6,1%, в том числе автомобильным – на 5,4%, железнодорожным – на 7,4%. Объем грузооборота транспорта сократился на 5,8%.

В структуре перевозки грузов наибольшую долю в общем объеме грузов занимает трубопроводный транспорт (до 41,3% в 2019г.), затем железнодорожные перевозки (до 36,8% в 2019г.). Данные виды транспорта занимают наибольшую долю в общем объеме перевозок, так как они доставляют грузы на большие расстояния. Следующими идут автомобильные перевозки (до 21,8% в 2019 г.). Внутренний водный и воздушный транспорт в сумме занимают менее 1%. Динамика изменения грузооборота приведена на рисунке 2.

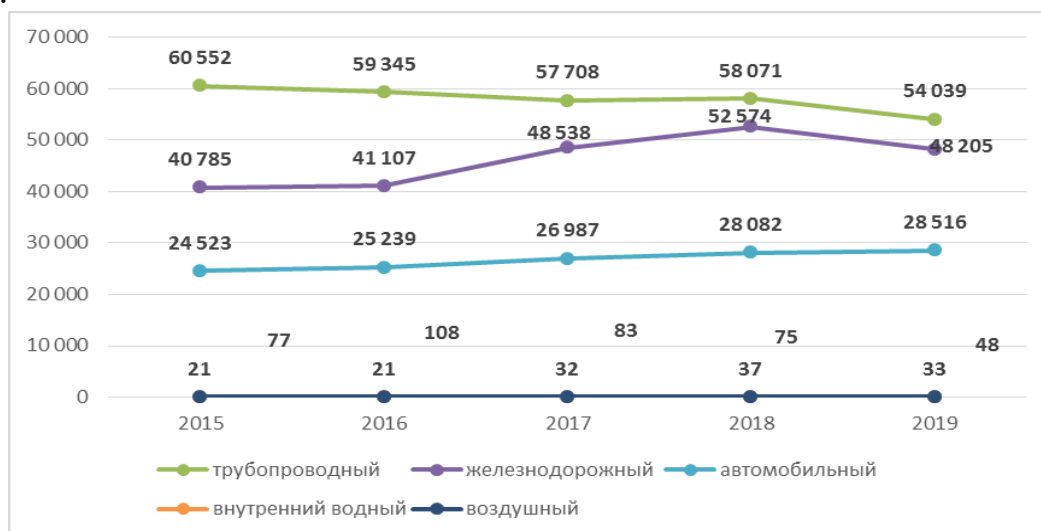


Рисунок 2 – Грузооборот по видам транспорта за 2015–2019 гг.

Примечание – Источник:[2]

Таким образом, можно сделать следующий вывод: за 2015–2019 гг. наблюдается колеблющиеся изменения. На протяжении 2015–2019 гг. наблюдается колебания показателей грузооборота по всем видам транспорта то в сторону увеличения, то в сторону снижения, за исключением автомобильного. Так, из рисунка 2 видно, что в 2019 г. доля грузовых автомобильных перевозок, в общем их объеме составляла 21,8%, что на 16,3 % больше, чем в 2015 году.

Однако, несмотря на все это, ситуация, которая сложилась в 2020 г. в связи с распространением коронавирусной инфекции (закрытие границ, введение карантина в большинстве европейских стран, частичная приостановка производства) может повлечь серьезные изменения в осуществлении таких грузоперевозок. Так, в марте объем перевозимых грузов не упал, а по

некоторым направлениям даже вырос. Однако в ближайший месяц, такая тенденция вряд ли продолжится, а к концу апреля рынок может столкнуться с действительно серьезным падением.

Что касается перевозчиков, то они сталкивались с большими очередями при пересечении внутриевропейских границ, но введенные меры по оптимизации санитарного контроля дали свои результаты. Так, 25 марта 2020 г. Совет Министров Республики Беларусь принял постановление № 171 «О мерах по предотвращению завоза и распространения инфекции, вызванной коронавирусом COVID-19».

Документ был принят в целях снижения риска распространения в Республике Беларусь инфекции, вызванной коронавирусом COVID-19, и упорядочения транзитных автомобильных перевозок грузов по территории Республики Беларусь. Сейчас автомобили пересекают границы с минимальными задержками, что практически не увеличивает транзитные сроки. При этом ни с одной из стран Европы, несмотря на сложившуюся ситуацию, грузоперевозки не остановились.

Однако есть водители, которые из-за опасения заразиться коронавирусом сами не хотят выезжать в рейс.

Таким образом, в целях дальнейшего развития перевозок грузов автомобильным транспортом, целесообразно:

– Совершенствовать нормативно правовую базу, регламентирующую организацию автомобильных перевозок пассажиров и грузов. Так, за 2018 год в рамках правового регулирования транспортной деятельности разработано и принято 82 нормативных правовых акта;

– Формировать единую информационно-технологическое пространства грузовых автомобильных перевозок на основе современных систем рыночного мониторинга, анализа, логистики и статистики транспортных связей и процессов;

– Развивать внешнеэкономическую деятельность в сфере автомобильного транспорта, международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров, в том числе в туристических целях;

– Проводить работы по развитию инфраструктуры на автодорожных пунктах пропуска и пунктах пропуска на железнодорожных станциях;

– Осуществлять модернизацию сети передач данных для информационного обеспечения перевозок и применению электронной технологии слежения за перемещением груза [4].

Также, было бы неплохо, если бы скоординированные решения принимались во всех государствах, касаясь нынешней ситуации. Например, было бы уместно, если бы плату за проезд по дорогам отменили и в странах Европы. Перевозчики сейчас на передовой и их надо поддерживать, ведь сейчас они доставляют жизненно необходимые товары.

Список литературы

1. Финансы : учеб. пособие / В. М. Аносов и др. ; под. общ. ред. Т. И. Василевской, Т. Е. Бондарь. Минск : БГЭУ, 2016. 210 с.

2. Национальный Статистический комитет Республики Беларусь : сайт. URL: <http://belstat.gov.by> (дата обращения: 03.04.2020).

3. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь : сайт. URL: <https://www.mintrans.gov.by/> (дата обращения: 03.04.2020).

4. Транспортный весник : сайт. URL: <https://transport-gazeta.by> (дата обращения: 03.04.2020).

УДК 316.624:[159.9:331.101.3]

Кобелева Т. О., к.е.н., доцент, доцент кафедри менеджменту інноваційного підприємництва та міжнародних економічних відносин

Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут», м. Харків, Україна

КОМПЛАСНС-БЕЗПЕКА – ВИМОГА ЧАСУ

В системі забезпечення національної безпеки будь-якої країни економічна безпека є основою її сталого, безкризового соціально-економічного розвитку. Визначаючи сутність терміну «економічна безпека» можна виходити з різних підходів. По-перше, рівень економічної безпеки можливо визначити як здатність української економіки в цілому та її галузей (регіонів) окремо забезпечувати сталий розвиток і відповідний захист економічних інтересів індивідів, господарюючих суб'єктів, регіонів і країни. По-друге, економічна безпека країни може розглядатися з позиції забезпечення захисту найбільш важливих сфер діяльності усіх жителів країни, суспільства і держави в економічній сфері від наявних компласнс-загроз різного рівня (рис.1).

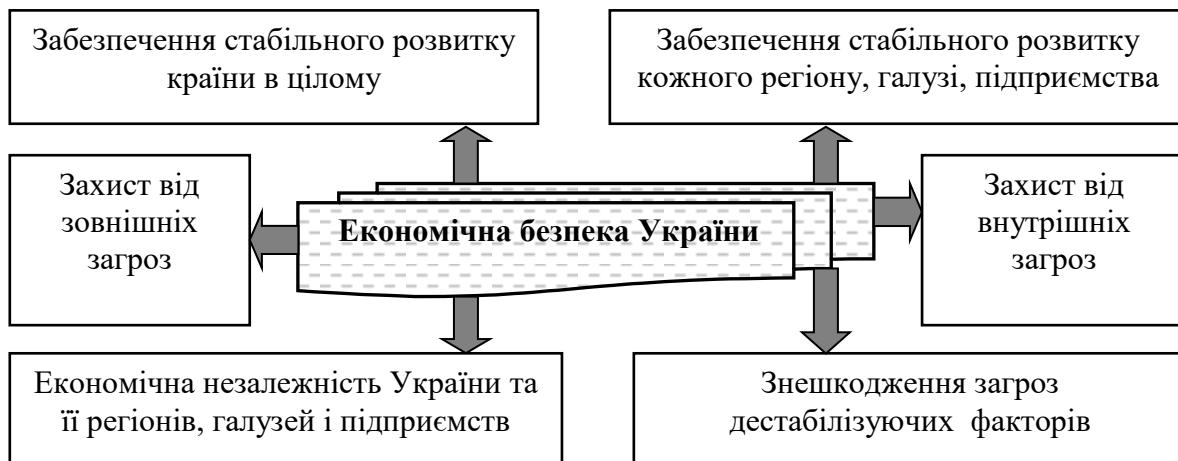


Рисунок 1 – Основні складові економічної безпеки України

Досягнення необхідного рівня економічної безпеки на кожному окремому рівні ієрархічної структури є надзвичайно важливим для промислового підприємства і нагально потребує в достатній мірі обґрунтованого та адекватного науково-методичного забезпечення. На нашу думку, необхідною умовою економічної безпеки на мего-, макро-, мезо та макрорівнях є забезпечення економічної безпеки саме на рівні підприємства, теоретико-