

**СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ
ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ГРУЗОВОГО
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

В экономике с ее широко развитой сетью предприятий по производству и реализации разнообразных видов продукции, выполнению работ и оказанию услуг возрастающую роль играет транспортное обслуживание. Практика и различные исследования показывают, что в совершенствовании транспортно-снабженческого обслуживания предприятий заложены значительные резервы экономии общепроизводственных затрат. Как отмечают П.И. Рогач и В.Н. Сосновский [1], транспорт, являясь базовой отраслью хозяйственного комплекса государства, обеспечивает взаимосвязь его элементов, способствует углублению территориального разделения труда. Без путей сообщения и средств перевозки невозможно функционирование ни отдельного предприятия, ни отраслей и регионов. Развитие современных средств транспорта позволило устанавливать контакты с самыми отдаленными рынками, благодаря чему Республика Беларусь получила возможность пользоваться продукцией других стран, а те познакомились с нашей продукцией.

Значительный объем грузов (до 85 %) в народном хозяйстве перевозится автомобильным транспортом. В.С. Лукинский отмечает, что последний является неотъемлемой составной частью транспортной системы национальной экономики, ее наиболее гибким и мобильным компонентом со своими преимуществами и недостатками [2].

Основные преимущества автомобильного транспорта:

- маневренность, т.е. возможность концентрации транспорта там, где он требуется;

- срочность и регулярность доставки;
- возможность организации современных видов доставки;
- большая сохранность грузов;
- большая экономичность при перевозке на небольшие расстояния.

К числу недостатков относятся:

- зависимость от дорожной сети;
- малая грузоподъемность;
- относительно высокие тарифы;
- экологические последствия работы транспорта.

Как видно из рис. 1, автомобильный транспорт занимает важнейшее место в структуре грузоперевозок в народном хозяйстве страны на протяжении всего анализируемого периода. Однако удельный вес грузоперевозок автомобильным транспортом снизился за три года на 4,2 % и составил в 2003 г. 67,4 %. Но, несмотря на это, ближайший конкурент — железнодорожный транспорт — значительно отстает (его удельный вес в структуре грузоперевозок в 2003 г. составил 31,9 %). Доля внутреннего водного и воздушного транспорта в объеме перевезенных грузов на протяжении 2000—2003 гг. оставалась незначительной, не превышающей 0,6 %.

Любопытным представляется сравнение отечественной структуры грузоперевозок со сложившейся у нашего соседа и партнера — Российской Федерации. На протяжении 1992—1997 гг., как свидетельствуют статистические данные [3], автомобильному транспорту субъектов хозяйствования России принадлежали ведущие позиции в объеме перевозок грузов (удельный вес автотранспорта достигал 35—41 %).

Однако, начиная с 1998 г., автомобильный транспорт уступил лидерство главному конкуренту — железнодорожникам. Доля автотранспорта в структуре грузоперевозок снизилась до 20 % в 2002 г., что почти в четыре раза меньше аналогичного белорусского показателя. Такое заметное расхождение можно объяснить объективным различием в размерах государств и вызванной этим фактором необходимостью транспортировки грузов на несоизмеримые расстояния: если для небольшой по площади и компактной Беларуси использование автомобильного транспорта наиболее оправданно с позиций экономической эффективности, то на необъятных российских просторах приоритет отдается железнодорожному транспорту, который способен быстро и сравнительно недорого транспортировать грузы на большие расстояния.

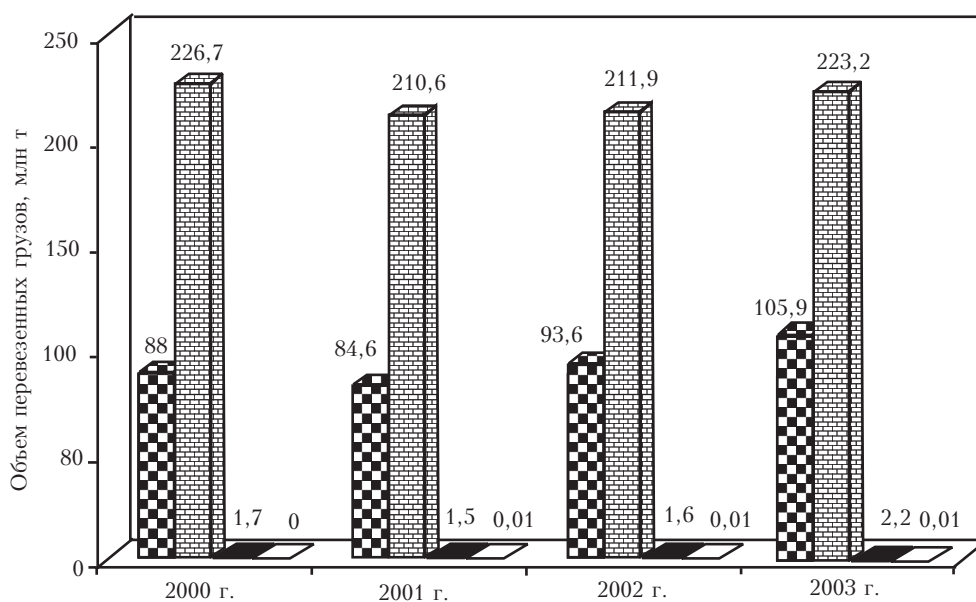
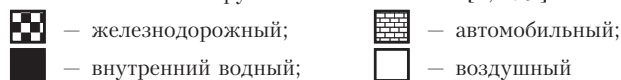


Рис. 1. Перевозки грузов по видам транспорта общего пользования в народном хозяйстве Беларуси в 2000–2003 гг.* [4, 453]:



Республика Беларусь располагает всеми современными видами транспорта, ее транспортные коммуникации по размещению и структуре в целом отвечают внутренним и внешним транспортно-экономическим связям страны, но нуждаются в существенном совершенствовании, считает Н.Г. Кучевский [5].

Сегодняшние проблемы экономики транспорта, несомненно, имеют объективную основу. Но во многом они коренятся и в факторах по сути субъективного характера, идущих из командно-административной системы, психологических стереотипах деятельности в системе управления.

В экономическую концепцию деятельности транспорта, сложившуюся в принципиально иных по сравнению с ныне утверждающимися хозяйственных условиях, необходимо внесение крупных корректировок: от привычной ориентации на “полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках” переходить к идее адекватного реагирования перевозчиков на рыночные импульсы платежеспособного спроса [6, 33–40].

Транспорт требует особого внимания в связи с высокой ресурсоемкостью. Здесь сосредоточено 5,8 % общей численности занятых в народном хозяйстве и 11,3 % основных фондов. На его развитие ежегодно направляется свыше 13 % всех капитальных вложений. Транспорт является крупнейшим потребителем топ-

*По данным Министерства статистики и анализа Республики Беларусь.

тивно-энергетических ресурсов: ежегодный расход бензина составляет около 84 %, дизельного топлива — 52 % от общего объема их использования [5, 22–28].

И все же именно автомобильный транспорт способен с наибольшей эффективностью по сравнению с другими обеспечить удовлетворение потребностей предприятий, организаций и учреждений в грузоперевозках. Его преимущество заключается прежде всего в том, что он единственный в мире способен обеспечить доставку грузов в прямом сообщении “от двери до двери” без дополнительных погрузочно-разгрузочных операций. Эта его специфика дополняется еще одним важным фактором — способностью обеспечить быструю и сохранную доставку грузов в пункты назначения. Скорость доставки грузов автомобилями, как правило, выше, чем по железной дороге. Фактор сохранной доставки реализуется тем лучше, чем четче будет организовано выполнение всех работ по подготовке и обеспечению перевозочного процесса.

Ритмичность, регулярность, бесперебойность, надежность, высокая скорость доставки продукции из пунктов производства в пункты потребления в строго обусловленные сроки, без потерь, порчи и повреждения товара, с минимальными издержками являются важнейшими критериями эффективности и качества транспортного обеспечения народнохозяйственных связей [7].

Представляет интерес, на наш взгляд, динамика показателей работы и использования грузового автомобильного транспорта в народном хозяйстве Республики Беларусь (см. таблицу).

Показатели работы и использования грузового автомобильного транспорта общего пользования в народном хозяйстве Республики Беларусь в 1985—2003 гг.*

Показатели	Год						2003 г. в % к:		
	1985	1990	2000	2001	2002	2003	1990	2000	2002
Число грузовых автомобилей на конец года, тыс. шт.	34,6	34,3	12,8	11,1	9,6	8,5	24,8	66,4	88,5
Перевезено грузов, млн т	392,3	428,1	51,4	51,8	56,1	58,0	13,5	112,8	103,4
Грузооборот, млрд т-км	7,0	7,7	2,6	2,4	2,5	2,7	35,1	103,8	108,0
Выработка на одну машину:									
тыс. т	11,3	12,5	4,0	4,7	5,8	6,8	54,4	170,0	117,2
тыс. т-км	202,3	224,5	203,1	216,2	260,4	317,6	141,5	156,4	122,0
Производительность грузовых автомобилей на 1 т грузоподъемности, тыс. т-км	39,1	42,9	21,5	22,5	23,5	25,4	59,2	118,1	108,1
Коэффициент использования автопарка, %	62,8	62,6	31,2	32,6	35,0	37,7	60,2	120,8	107,7
Коэффициент использования пробега, %	60,2	59,2	62,8	63,7	62,9	62,4	105,4	99,4	99,2

Как видно, на протяжении 1990—2000 гг. большинство показателей работы и использования грузового автомобильного транспорта в народном хозяйстве страны постепенно снижались. Однако уже в 2001 г. наблюдается рост по сравнению с предыдущим годом по таким показателям, как производительность грузовых автомобилей в расчете на 1 т грузоподъемности, коэффициент использования автопарка и выработка на один грузовой автомобиль. Изменение коэффициента использования пробега на протяжении всего анализируемого периода носит нестабильный характер. И все же названные показатели в 2003 г. составили в основном лишь небольшую часть их значений в докризисный период (1990 г.), особенно в 1985 г.

Важнейший показатель, характеризующий использование грузового автотранспорта, — объем грузооборота. Он определяется как сумма произведений массы каждой партии перевезенных грузов в тоннах на тарифное расстояние их перевозки в километрах.

Объем грузооборота предприятий транспорта в народном хозяйстве Беларуси в январе 2001 г. — сентябре 2003 г. в процентах к декабрю 2000 г. характеризовался данными, приведенными на рис. 2 [8].

*По данным Министерства статистики и анализа Республики Беларусь [3, 458].

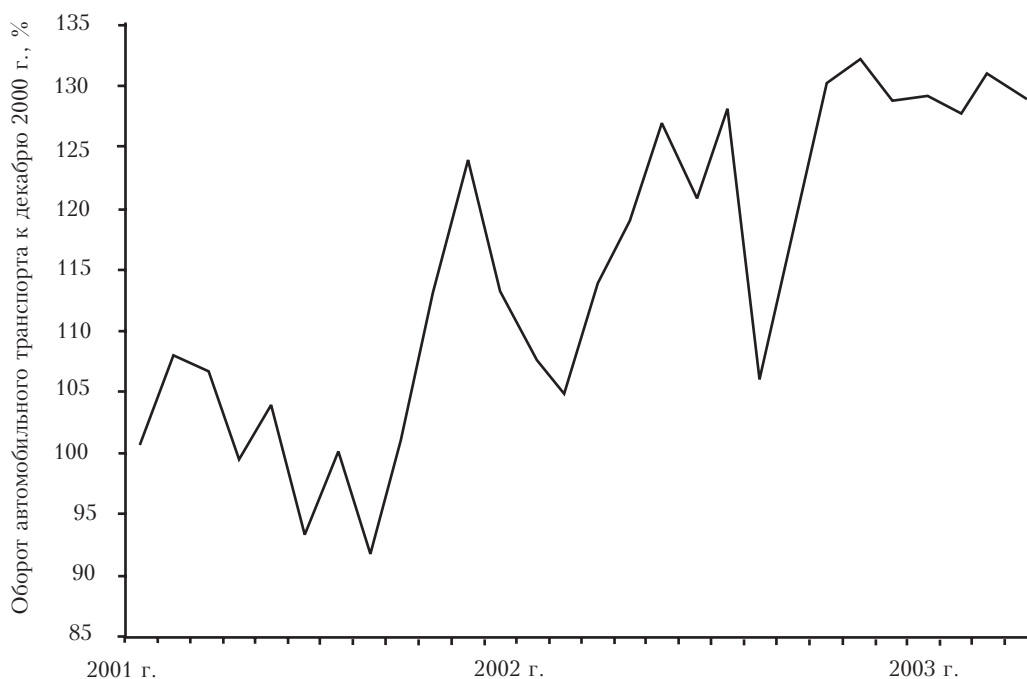


Рис. 2. Грузооборот автомобильного транспорта в народном хозяйстве Беларуси в 2001–2003 гг.*

После достаточно равномерного колебания грузооборота на протяжении 2001 г. (в пределах 94–110 %) зафиксирован существенный рост (до 124 %) в апреле 2002 г. В течение следующих трех месяцев объем грузооборота предприятий транспорта вновь снизился до отметки 105 % к декабрю 2002 г., а в декабре 2002 г. достиг 128 % двухгодичной давности. Рекордная же отметка — 132 % к декабрю 2000 г. — зафиксирована в анализируемом периоде в апреле 2003 г. Наиболее стабильным уровень объема грузооборота оставался на протяжении марта-сентября 2003 г., когда его значения колебались в пределах 128–132 % к декабрю 2000 г. На рис. 2 можно наблюдать тенденцию падения объема грузооборота в конце каждого — начале следующего года и роста анализируемого показателя в середине каждого года, что неудивительно в плане аналогичного изменения объемов народнохозяйственного производства, которое и вызывает спрос на грузоперевозки.

На протяжении последних 10–13 лет функционирование грузового автомобильного транспорта в народном хозяйстве страны столкнулось с рядом трудностей и проблем как объективного, так и субъективного характера. С распадом СССР нарушились традиционные экономические связи между бывшими советскими республиками. Одним из последствий этих процессов стало и уменьшение потребности национальной экономики в грузоперевозках, в результате чего последние значительно сократились (см. таблицу). Вследствие уменьшения объемов народнохозяйственных грузоперевозок снизились поступления денежных средств на счета автотранспортных предприятий. Стремительное развитие в начале 90-х гг. XX в. инфляционных процессов привело, с одной стороны, к быстрому обесцениванию и без того невысоких доходов автохозяйств предприятий страны, а с другой — к безудержному росту цен на все виды материально-технических ресурсов, потребляемых автомобильным транспортом (топливо и смазочные материалы, запасные части и ремонтные материалы). Повышение тарифов на грузоперевозки было неадекватным росту затрат на эксплуатацию техники. Кроме того, нельзя забывать и о кризисе неплатежей, поразившем экономику республики в середине 90-х гг. XX в. Отдельные грузоперевозчики ожидали от потребителей оплаты выполненных работ и оказанных услуг по

*По данным Министерства статистики и анализа Республики Беларусь [8].

6—12 месяцев. Развитие отмеченных негативных тенденций привело к ухудшению финансового состояния автотранспортных предприятий, хроническому недостатку средств, необходимых не только на приобретение топлива и запасных частей, без которых не может осуществляться производственный процесс, но и на обновление материально-технической базы автохозяйств. Постоянная ограниченность финансовых ресурсов или полное их отсутствие приводили к неоднократным срывам производственного процесса, даже исправные и готовые к выполнению работ грузовые машины порой простаивали по этой причине. Хозяйствующие субъекты не имели возможности приобретать новую технику в количестве, необходимом для качественного ее обновления. Техническое состояние грузовых машин постепенно ухудшалось, увеличивался физический и моральный износ автопарка, списание техники, выработавшей амортизационный ресурс, в несколько раз превышало приобретение автотранспортных средств, списочная численность автомашин неуклонно снижалась.

Как свидетельствуют статистические данные (см. таблицу), за 13 лет (с 1990 г. по 2003 г.) количество грузовых автомобилей на предприятиях нашей страны сократилось на 52,1 %. На начало 2003 г. 106,6 тыс. машин (около 80 %) имеют срок эксплуатации более 10 лет и выработали уже амортизационный ресурс. Средний срок эксплуатации одного грузового автомобиля превышает 10 лет. Степень физического износа грузовых автомобилей на начало 2003 г. в среднем по национальной экономике достигла 74 %. Технически исправными являются лишь около 70 % единиц машин. Эти цифры красноречиво говорят о том, что техническое состояние автопарка предприятий страны оставляет желать лучшего. Основные недостатки белорусского транспорта — низкий технический уровень и неудовлетворительное состояние его производственной базы. Технический уровень практически всех эксплуатируемых транспортных средств и оборудования не отвечает современным мировым требованиям по ряду показателей (шум, газы и т.д.). Следствием же высокого уровня износа парка грузовых автомобилей и низкой их годности к выполнению работ является необходимость частых ремонтов и тщательного технического обслуживания, что приводит к росту затрат на содержание и эксплуатацию автопарка. Работа изношенных машин требует сверхнормативного расхода топлива и смазочных материалов, замены и ремонта авторезины. Частые поломки физически устаревшей техники приводят к незапланированным простоям в ремонте и ожидании его, когда не выполняется никакой работы, а значит, снижается производительность всего автопарка, а в конечном итоге — и объем грузооборота. Конечное звено в этой сложной цепи — рост себестоимости тонно-километра выполняемых работ как результат действия названных факторов. В течение только пяти лет (с 1998 по 2003 гг.) уровень себестоимости автоуслуг увеличился почти в 30 раз.

Однако нельзя не отметить и оптимистический факт: начиная с 1996 г. медленно увеличивается поступление грузовых машин на предприятия Беларуси. Важную роль здесь сыграла появившаяся возможность приобретения техники в лизинг. Несмотря на то, что приобретаемых машин пока не хватает для полноценного восполнения выбывающих, процент обновления парка грузовых автомобилей начался.

Литература

1. *Рогач П.И., Сосновский В.Н.* Коммерческая география Республики Беларусь: Учеб. пособие. 2-е изд. Мн., 1994.
2. *Логистика автомобильного транспорта: концепция, методы, модели / В.С. Лукинский, В.И. Бережной, Е.В. Бережная и др.* М., 2000.
3. *Россия в цифрах, 2002: Крат. стат. сб.* М., 2002.
4. *Статистический ежегодник Республики Беларусь, 2004: Стат. сб.* Мн., 2004.
5. *Кучевский Н.Г.* Формирование транспортной политики в новых условиях хозяйствования // *Белорус. экономика: анализ, прогноз, регулирование.* 1998. № 1.
6. *Артюхов В.* Транспорт движется к рынку // *Рос. экон. журн.* 1994. № 1.
7. *Тихиня В.Г.* Международные перевозки грузов и пассажиров. Мн., 1999.
8. *Социально-экономическое положение Республики Беларусь: январь — сентябрь 2003 г.* Мн., 2003.