

ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСОВ ТРАНСПОРТА И ИХ РОЛЬ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Бухтик Марина Игоревна, к.э.н., доцент, Юнчиц Анна Геннадьевна
Полесский государственный университет

Buhtik Marina Igorevna, PhD, Yunchits Anna Gennadyevna,
Polessky State University, buhtik84@mail.ru, anyayu99@mail.ru

Аннотация. В работе рассмотрены особенности транспорта в Республике Беларусь. Проанализированы основные финансовые показатели деятельности транспортной отрасли в Беларуси. На основе данных автор исследует тенденции развития транспорта по основным направлениям (общие характеристики, финансы, инвестиции, тарифы и т.п.) и приводит результаты расчета ключевых аналитических показателей.

Ключевые слова: транспорт, управление транспортом, финансы транспорта, статистика транспорта, транспортная система, тенденции развития транспорта.

Транспорт был и остается очень важной составной частью экономики, фактором, который обеспечивает её единство и целостность. Развитие транспорта и коммуникаций во многом определяет национальную безопасность страны, уровень социально-экономического развития страны. Транспорт является ведущей отраслью в сфере услуг, которая обеспечивает производственные связи, перевозку пассажиров, грузов, энергии от места к месту.

Транспорт, как отрасль экономики, включает с себя следующие виды транспорта:

- автомобильный;
- железнодорожный;
- речной;
- морской;
- нефтепроводный;
- воздушный.

Финансы транспорта имеют свои особенности организации, которые основаны на специфике его экономики, организации производства и управления, обусловленных производственным процессом.

Транспорт как отрасль экономики имеет следующие особенности:

- Продукция транспорта не имеет вещественной формы: транспорт не производит новые вещи, а лишь перемещает товары, продукцию, созданные в других отраслях экономики.
- Транспорт не принадлежит предмет его труда — перевозимые грузы, он принадлежит отправителям и получателям грузов.
- Цены на транспортную продукцию складываются на основе тарифов на грузовые и пассажирские перевозки.
- В качестве единицы измерения транспортной продукции используют: тонно-километры, пассажиро-километры, отправленные тонны грузооборота и количество пассажиров.
- Транспорт не создает и не добавляет ничего вещественного к перевозимому товару [1].

В настоящее время транспорт занимает одно из ведущих мест среди других отраслей экономики Беларуси, что хорошо видно из цифр, приведенных в таблице 1.

Таблица 1. – Основные экономические показатели транспорта Республики Беларусь за 2017-2019 годы

Показатели	2017	2018	2019
Валовая добавленная стоимость транспорта, млн. руб.	5870,1	6953,1	7639,6
к валовому внутреннему продукту, %	5,6	5,7	5,8
Численность занятых на транспорте, тыс. человек	275,2	275,1	273
к общей численности занятых в экономике, %	6,3	6,3	6,3
Инвестиции в основной капитал в транспорт, млн. руб.	2098	2416,8	2711,9
к общему объему инвестиций в основной капитал, %	9,9	9,6	9,4
Чистая прибыль, убыток (-) организаций транспорта (в текущих ценах), млн. руб.	2111	1208,7	1102,9

Примечание – Источник: собственная разработка на основании [2]

Так, валовая добавленная стоимость за 2019 г. (по виду экономической деятельности «транспорт») составила 7639,6 млн. руб., т.е. 5,8% к валовому внутреннему продукту Республики Беларусь. Среднегодовая численность работников в сфере транспорта в том же году составила 273 тыс. чел, т.е. 6,3% от общей численности занятых в экономике. Инвестиции в основной капитал транспорта за 2019 год составили 2711,9 млн. рублей, т.е. 9,4% от всех инвестиций по Беларуси. Чистая прибыль по отрасли составил в 2019 г. 1102,9 млн. рублей (в 2017 г. 2111 млн. рублей).

Согласно имеющейся статистике, транспорт перевез в 2017 г. 1967,4 млн. пассажиров, тогда как в 2019 г. — 1995 млн, т.е. увеличение составило 1,4% [2]. Результаты перевозки пассажиров в 2017–2019 гг. можно также представить через показатели пассажиро-километров: транспорт обеспечил в 2017 году – 24850 млн. пассажиро-километров и в 2019 году 27574 млн. пассажиро-километров (прирост на 10,96%) [2].

В том, что касается ситуации с грузооборотом, то в 2017 г. было перевезено 439,5 млн. тонн грузов, тогда как в 2019 г. — 427,8 млн. тонн, т.е. сокращение составило 2,7% [2].

Далее вкратце остановимся на отдельных аспектах тарифной политики на предприятиях транспорта. В частности, рассмотрим ее для двух основных подотраслей — пассажирских и грузовых перевозок.

Так, в таблице 2 рассмотрим индексы тарифов в сфере пассажирских перевозок по данным за 2020 год.

Таблица 2. – Индексы цен (тарифов) на услуги пассажирского транспорта (декабрь 2020 к декабрю 2019 года), %

Показатели	%
Услуги пассажирского транспорта	123,1
городского	116,2
автомобильного	
пригородного сообщения	111,7
междугородного сообщения	109,1
по перевозке пассажиров в автомобилях-такси	95,0
железнодорожного	
регионального сообщения эконом-класса	109,9
межрегионального сообщения	109,5
междугородного сообщения	111,2
воздушного	141,5

Примечание – Источник: собственная разработка на основании [3]

Из этих данных видно, что за год тарифы на услуги пассажирского транспорта в целом возросли за год на 23,1%, при этом наибольший прирост имели тарифы воздушного транспорта (прирост 41,5% за 2020 год), городского транспорта (прирост на 16,2% за год), проезд в автомобилях пригородного сообщения (прирост 11,7% за год). В то же время снизились тарифы на проезд в автомобилях-такси (снижение на 5,0%).

Далее рассмотрим в таблице 3 тарифы на грузовые перевозки по данным за 2020 год.

Таблица 3. – Индексы тарифов на грузовые перевозки (декабрь 2020 к декабрю 2019 года), %

Показатели	%
Транспорт - все виды, в том числе:	114,7
железнодорожный	100,0
автомобильный	125,3
воздушный	136,0
трубопроводный	119,3
внутренний водный	100,0

Примечание – Источник: собственная разработка на основании [3]

Из данных таблицы 3 видно, что тарифы на грузовые перевозки в целом увеличились на 14,7% за 2020 г., но при этом цифры для разных видов транспорта существенно различаются. Так, максимальные приросты грузовых тарифов в 2020 г. наблюдались на воздушном транспорте (прирост 36,0%), автомобильном (прирост 25,3%) и на трубопроводном транспорте (прирост 7,2%). В то же время следует отметить, что тарифы на грузовые перевозки железнодорожным и внутренним водным транспортом остались неизменными.

В Республике Беларусь большое внимание уделяется повышению эффективности работы в области транспортной деятельности, росту конкурентоспособности белорусских перевозчиков на рынке транспортных услуг и развитию экспорта.

В структуре услуг Республики Беларусь наибольший удельный вес занимают транспортные услуги. Удельный вес транспортных услуг в объеме белорусского экспорта услуг достаточно велик и колеблется в пределах 41,6–44,5% (таблица 4).

Таблица 4. – Доля транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг Республики Беларусь, %

Показатели	2017	2018	2019	2020
Доля экспорта транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг	44,5	44,4	41,6	41,9
Доля импорта транспортных услуг в общем объеме импорта услуг	33,1	33,9	33,25	37,25

Примечание – Источник: собственная разработка на основании [4]

Как видно в таблице 4 доля экспорта транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг достаточно велика, но в 2019 наблюдается снижение, которое связано с пандемией. Беларусь является чистым экспортером практически всех видов транспортных услуг.

С целью создания развитой бизнес-среды, устойчивой инфраструктуры и обеспечения устойчивой мобильности, формирование транспортно-логистической системы, создание качественной, надежной транспортной инфраструктуры в Республике Беларусь проводится государственная программа «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы. Госпрограмма включает 5 подпрограмм, каждая из которых нацелена на решение определенных задач, посредством проведения ряда мероприятий.

Приоритетными направлениями развития определены:

- в области пассажирских перевозок: повышение скорости движения поездов, развитие применения электронных проездных документов и другое, в области грузовых перевозок: развитие контейнерных перевозок специализированными ускоренными поездами;
- обновление парка современными экономичными, экологичными и надежными автотранспортными средствами;
- расширение применения в перевозочном процессе логистических и информационных технологий за счет создания условий для использования e-CMR, а также электронных форм грузосопроводительных и иных документов;
- поиск и освоение новых рынков транспортных услуг;
- проведение работы с иностранными государствами по дальнейшей либерализации (отмене) разрешительной системы;
- создание комфортных условий для пассажиров с ограниченными возможностями и пожилых людей, расширение использования современных геоинформационных, навигационных и коммуникационных систем;
- обеспечение доступности и качества авиаперевозок, безопасности полетов и авиационной безопасности, усовершенствование подготовки авиационного персонала;
- развитие научно-технического потенциала отрасли, развитие информатизации и повышение уровня цифровизации организаций транспортного комплекса, модернизация информационных систем [5].

Таким образом, проведенный анализ продемонстрировал наличие весьма противоречивых тенденций в динамике финансово-экономических показателей деятельности единой транспортной системы Республики Беларусь. С одной стороны, нельзя не видеть развитие ряда аспектов дея-

тельности транспорта с положительной динамикой результатов (например, рост валовой добавленной стоимости, объем инвестиций в основной капитал транспорта и т.п.). С другой стороны, анализ выявляет также немало показателей с отрицательной тенденцией развития (например, резко упала чистая прибыль отрасли, возросли тарифы на грузовые и, особенно, на пассажирские перевозки и т.д.).

Реализация государственной программы «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы позволит обеспечить доступность, повысит качество и безопасность услуг автотранспорта, повысит эффективность работы транспортных организаций, выполняющих автоперевозки грузов, способствует повышению конкурентоспособности отечественных автоперевозчиков.

Список использованных источников

1. Финансы: учебное пособие / М.И. Бухтик, А.В. Киевич, И.А. Конончук, М.П. Самоховец, С.В. Чернорук; Министерство образования Республики Беларусь, УО «Полесский государственный университет». – Пинск : ПолесГУ, 2017. – 110 с.

2. Транспорт в Республике Беларусь, 2020 [Электронный ресурс] / Национальный статистический комитет Республики Беларусь – Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/e58/e58620b44fc739884f156af60bf23ae1.pdf> – Дата доступа: 05.04.2022.

3. Статистический ежегодник 2021 [Электронный ресурс] / Национальный статистический комитет Республики Беларусь – Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/3ea/3ea6979cf337350c836d0392847ccd3c.pdf> – Дата доступа: 05.04.2022.

4. Беларусь в цифрах 2021 [Электронный ресурс] / Национальный статистический комитет Республики Беларусь – Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/3ea/3ea6979cf337350c836d0392847ccd3c.pdf> – Дата доступа: 05.04.2022.

5. Государственная программа «Транспортный комплекс» на 2021-2025 годы [Электронный ресурс] / Pravo.by – Режим доступа: <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=C22100165&p1=1&p5=0> – Дата доступа: 06.04.2022