

РАЗВИТИЕ РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Якубук Юлия Петровна, к.э.н., доцент

ГНУ «Институт экономики НАН Беларуси»

Yakubuk Yuliya Petrovna, PhD in Economics,

Institute of Economics of the NAS of Belarus, yakubuk.yulia@tut.by

Аннотация. В статье проведен анализ важнейших показателей развития рынка пассажирских перевозок Республики Беларусь, выявлены направления и причины изменений в данной сфере, предложены рекомендации по повышению эффективности пассажирских перевозок и их доступности для населения.

Ключевые слова: транспорт, экономика транспорта, пассажирские перевозки, Республика Беларусь.

В Республике Беларусь пассажирские перевозки на коммерческой основе осуществляются различными видами транспорта, выбор которых зависит от сложившихся маршрутов общественного транспорта, дальности поездки, скорости и комфортности перевозки.

Согласно цели 11 «Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов» Целей устойчивого развития в Беларуси, разработанных ООН, в стране необходимо обеспечить, чтобы все жители могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц [1].

Уровень обеспеченности населения услугами общественного транспорта в данной программе отражается таким показателем как доля сельского населения, проживающего в пределах 2 км от круглогодичной дороги. Республика Беларусь достигла 100%-го охвата населения по данному показателю в 2020 г.

В 2022 году пассажирооборот по всем видам транспорта в Беларуси составил 21 001,7 млн. пассажиро-километров, или 103,9% к уровню 2021 года, объем перевозок пассажиров – 1 519,2 млн. человек, или 98,2%. Тем не менее, последнее десятилетие характеризуется снижением объемов пассажирских перевозок, что может объясняться ростом числа автомобилей в личной собственности граждан, развитием электронной коммерции, а в последние годы – распространением удаленных форм занятости (рисунок 1).



Рисунок 1. – Объем перевозок пассажиров и пассажирооборот транспорта Республики Беларусь в 2013-2022 гг.

Источник: построено на основе данных Национального статистического комитета Республики Беларусь

Согласно рисунку 1, общая тенденция снижения объемов пассажироперевозок более явно прослеживается по числу перевезенных пассажиров нежели по пассажирообороту. Падение объема перевозок за 2013-2022 гг. составило 38%, пассажирооборота – 21%. Это означает увеличение дальности поездок, которое наблюдалось на всех видах транспорта, кроме железнодорожного.

Основная доля перевозок пассажиров приходится на городской транспорт (автобусы, электрический транспорт и метрополитен) – 82% в 2021 г. (рисунок 2).

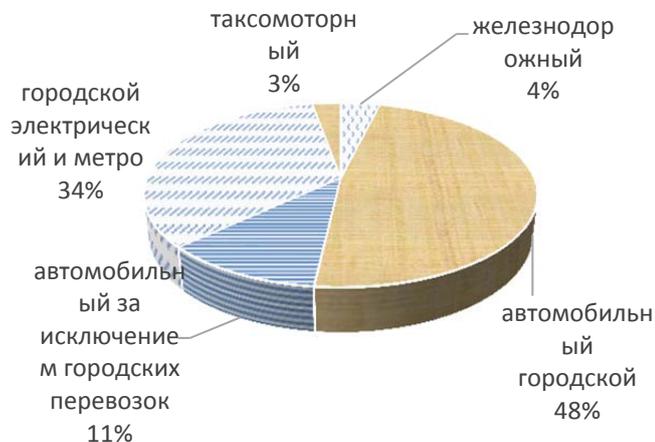


Рисунок 2. – Структура перевозок пассажиров в Беларуси в 2021 г.

Источник: рассчитано и построено на основе данных Национального статистического комитета Республики Беларусь

Резкое падение объемов перевозок в 2020 г., связанное с пандемией коронавируса, распределилось пропорционально на всех видах транспорта, но в наибольшей мере затронуло международные перевозки: их объем сократился в 4 раза. В 2021 г. поездки в международном сообщении начали восстанавливаться; однако их объем составляет лишь 40% от уровня 2019 г.

Представляет интерес перераспределение пассажирооборота по видам транспорта (рисунок 3).

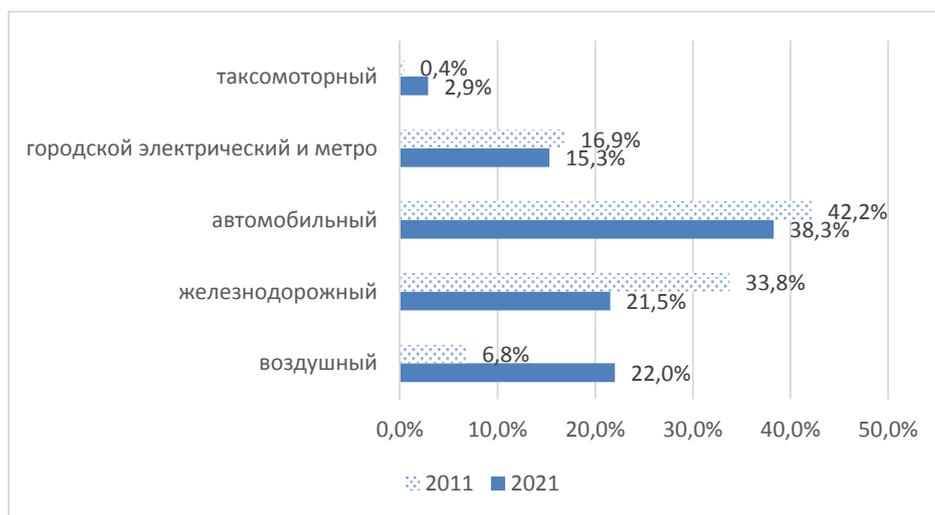


Рисунок 3 – Изменение структуры пассажирооборота транспорта Республики Беларусь в 2011-2021 гг.

Источник: рассчитано и построено на основе данных Национального статистического комитета Республики Беларусь

За исследуемый период времени значительно возросла доля в пассажирообороте воздушного транспорта (на 15,2 п.п.) и таксомоторного транспорта (на 2,5 п.п.). Это свидетельствует о возросшей доступности данных видов транспорта для населения.

В настоящее время автотранспорт занимает ведущее место в развитии транспортной системы государства. В то же время, в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, существует определенное количество сложных проблем социально-экономического, уголовно-правового, административно-правового характера, что требует от государства незамедлительное принятие соответствующих мер, направленных на снижение отрицательных последствий автомобилизации для нормального функционирования общества и государства. По данным исследователей, ущерб, причиненный в результате аварий, значительно выше потерь от железнодорожных катастроф, пожаров и иных видов несчастных случаев. Ежегодно на дорогах и улицах городов страны происходит более 3 тыс. дорожно-транспортных происшествий, повлекших гибель или ранение людей (рисунок 4).

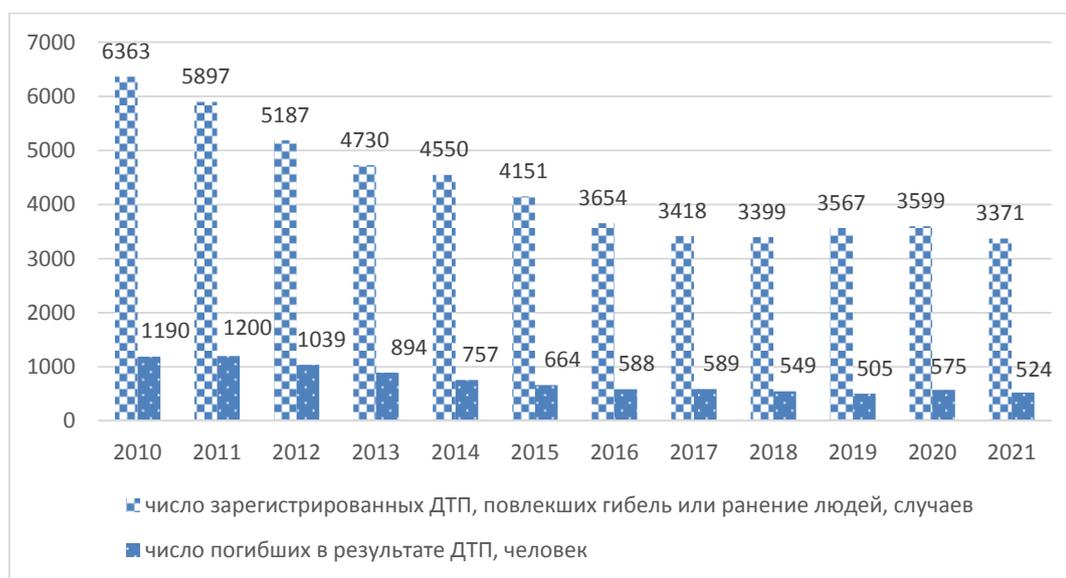


Рисунок 4. – Уровень аварийности на транспорте в Республике Беларусь в 2010-2021 гг.

Источник: построено на основе данных Национального статистического комитета Республики Беларусь

Как следует из рисунка 4, в Республике Беларусь наблюдается положительная тенденция снижения уровня аварийности на транспорте: за период 2010-2021 гг. число ДТП, повлекших гибель или ранение людей, снизилось на 47%, а число погибших в результате ДТП – на 56%.

Довольно часто различные катастрофы, аварии, крушения и ДТП происходят в результате ненадлежащего ремонта, в процессе выпуска в эксплуатацию таких автотранспортных средств, которые являются непригодными для этих целей [2].

К целевым показателям, применяемым для оценки уровня безопасности на дорогах, можно отнести следующие: место ДТП, количество ДТП, количество случаев гибели и травмирования людей, размер ущерба от ДТП. На основе анализа данных показателей принимаются решения по предотвращению транспортных происшествий и снижению тяжести последствий ДТП, реализации организационно-предупредительных и технологических мероприятий, а также экономических и социально-психологических методов управления персоналом, направленных на обеспечение заданного уровня безопасности и надежности перевозочного процесса [3].

Развитию рынка пассажирских перевозок будет способствовать реализация следующих задач:

- расширение сферы деятельности общественного транспорта, сохранение приоритетов при его движении по дорогам,

- предоставление удобного доступа к услугам транспорта общего пользования для лиц с ограниченными возможностями, пожилых людей и иных социально уязвимых категорий населения;

- развитие применения электронных проездных документов и электронных продаж билетов во всех видах сообщения. С позиции минимизации затрат транспортных предприятий на приобретение дополнительного оборудования, упрощения процедуры оплаты проезда пассажирами с помощью электронных билетов для распространения на общественном пассажирском транспорте городов Беларуси оптимальными являются системы TapXphone (оплата проезда при помощи бескон-

тактных банковских платежных карт) и Т-РАУ (оплата проезда совершается через ЕРИП с использованием любого банковского мобильного приложения) [4];

- более широкое распространение информационных сервисов, позволяющих пассажиру получать в реальном времени информацию о расписании движения городского пассажирского транспорта, выбирать наиболее рациональный маршрут следования тем или иным видом транспорта;

- мониторинг и регулирование цен на услуги пассажирского транспорта;

- увеличение доли электрифицированных транспортных средств, выполняющих городские перевозки пассажиров в регулярном сообщении, в общем количестве подвижного состава;

- создание благоприятных условий для обновления парка современными автобусами экологического класса Евро-5 и Евро-6;

- развитие интеллектуальных транспортных систем с целью сокращения плотности движения по дорогам, мониторинга дорожной ситуации и доведения информации о ее состоянии до участников движения по дорогам, расширения сферы деятельности общественного транспорта.

Список использованных источников

1. Цели устойчивого развития в Беларуси / ООН [Электронный ресурс]. – URL: <https://sdgs.by/targets/target11/> (дата обращения 15.11.2022).

2. Лияскин, Н. В. Автотранспортные преступления как преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств / Н. В. Лияскин // Аспирант. – 2022. – № 3(71). – С. 27-29.

3. Шкурина Л.В., Сеславина Е.А., Евдокимова Е.Н. Риски и угрозы транспортной безопасности: их оценка в системе обеспечения социально-экономической безопасности России // Экономическая безопасность. – 2020. – Том 3. – № 2. – С. 145-154.

4. Синютич, К. В. Развитие систем оплаты проезда на общественном транспорте в Республике Беларусь / К. В. Синютич // Наука и техника. – 2022. – Т. 21. – № 4. – С. 349–356.