

**ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ  
АВТОТРАНСПОРТА, ЗАНЯТОГО  
МЕЖДУНАРОДНЫМИ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМИ**

EFFICIENCY OF THE USE OF VEHICLES ENGAGED  
IN INTERNATIONAL CARGO TRANSPORTATION

**Ивуть Р. Б.**<sup>1</sup>, д-р экон. наук, проф., **Капский П. Д.**<sup>1</sup>,  
**Косовская Т. Р.**<sup>2</sup>, канд. экон. наук, доц.,

<sup>1</sup>Белорусский национальный технический университет,  
г. Минск, Республика Беларусь,

<sup>2</sup>Ассоциация «БАМАП», г. Минск, Республика Беларусь

R. Ivut<sup>1</sup>, Doctor of Economic Sciences, prof., P. Kapsky<sup>1</sup>,  
T. Kosovskaya<sup>2</sup>, Ph.D. in Economy, Associate Professor,

<sup>1</sup>Belarusian National Technical University, Minsk, Belarus,

<sup>2</sup>Association "BAMAP" Minsk, Republic of Belarus

*Показана эффективность использования автотранспорта  
на международных грузовых автоперевозках.*

*The efficiency of the use of motor transport in international freight  
transport is shown.*

*Ключевые слова: экспорт транспортных услуг, международные  
автомобильные перевозки, экологические стандарты.*

*Key words: export of transport services, international road transport,  
environmental standards*

## ВВЕДЕНИЕ

Международные перевозки оказывают многоплановое и разнообразное воздействие на развитие экономики страны. Важнейшими факторами, влияющими на транспортный рынок, являются транспортная инфраструктура и автотранспортные средства (АТС), правовое регулирование и др. Особое значение придается автотранспорту, который занят данным видом перевозок. В статье анализируются различные аспекты, связанные с возрастным составом и экологическими стандартами, предъявляемыми к АТС, а также принадлежность автотранспорта по праву собственности.

## ДИНАМИКА И СТРУКТУРА АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

В последние два года сокращается спрос на международный автотранспорт, вызванный пандемией и экономическими санкциями в отношении России и Беларуси. Представляется, что белорусским автоперевозчикам будет сложнее работать на рынке транспортных услуг России и других стран, приобретать автомобили европейского производства и комплектующие к ним. Данная проблема приведет к дефициту в Беларуси автотранспортной техники, соответствующей европейским экологическим стандартам Евро-5 и Евро-6 и вытеснению наших перевозчиков с высокорентабельных перевозок других стран. Следует отметить, что в общем объеме экспорта услуг, составившего около 10,24 млрд. долл. в 2021 г., 42,7 % пришлось на транспортные услуги, 29,5 % – компьютерные, 5,4 % – строительство, 3,5 % – поездки и 18,9 % на другие.

Что касается видов транспорта, то наибольший удельный вес равный 17,6 % или 1 798,1 млн. долл. в этом объеме пришелся на автомобильный транспорт, 10,1 % (1 032,3 млн. долл.) – железнодорожный и 6,2 % (630,7 млн. долл.) – морской (рисунок 1).



Рисунок 1 – Экспорт услуг в разрезе различных видов транспорта в 2021 г.

По отношению к 2020 г. объем экспорта транспортных услуг увеличился на 118,7 %, превывсив импорт в 1,9 раза.

Динамика изменения парка АТС, зарегистрированных для осуществления международных автомобильных перевозок грузов по процедуре МДП представлена на рисунке 2.

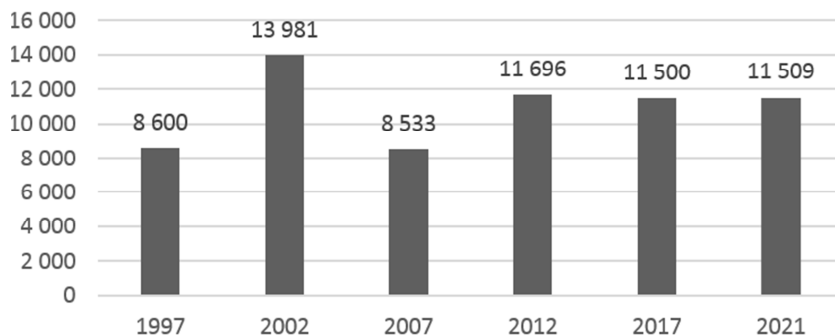


Рисунок 2 – Парк автотранспортных средств, зарегистрированный для выполнения МАП, ед.

Данные, представленные на рисунке 2, свидетельствуют об колебаниях количества АТС, занятых международными автоперевозками. С 1997 по 2021 гг. пиковый период пришелся на 2002 г., когда данный показатель увеличился более чем на 60 %. В дальнейшем произошла стабилизация парка АТС, и он в последние 10 лет находился в пределах 11–12 тыс. автомобилей.

За анализируемый период произошло сокращение количества держателей книжек МДП с 1 020 до 844 (на 01.01.2022 г.). В этом сегменте наибольшее количество субъектов хозяйствования эксплуатирует до 5 автомобилей (41 %), а на втором месте – субъекты с количеством автомобилей от 6 до 10 ед. (26 %).

Значительный интерес представляет возрастная и экологическая структура используемых автотранспортных средств. Так, удельный вес АТС со сроком эксплуатации до 3-х лет в течение 2019–2021 гг. увеличился с 24,5 до 27 %, или почти на 200 автомобилей, а с 4-х до 7 лет – с 18,7 до 22 %. Заслуживает внимания и тот факт, что за данный период сократился удельный вес автомобилей со сроком эксплуатации старше 8 лет – с 56,8 до 51 %.

Большинство автомобилей, занятых международными автоперевозками, находятся в собственности организаций и частных лиц. На начало 2022 г. они составили более 80 % (9 230 ед.), а, находящиеся в лизинге – 19,8 % (2 279 ед.). Интересен факт неизменности данных показателей с 2009 по 2021 гг. (рисунок 3).

Ежегодно растет и количество автомобилей, соответствующих экологическим стандартам Евро-6. С 2019 по 2021 гг. удельный вес таких автомобилей вырос с 11,3 до 19,2 % от общего парка. В тоже время, сокращается количество автомобилей стандартов Евро-3 и Евро-4.

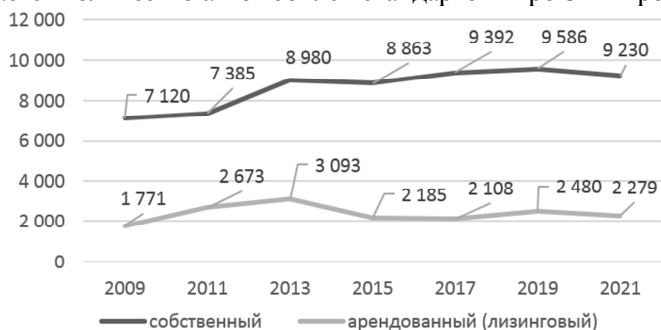


Рисунок 3 – Транспортные средства, используемые на МАП по процедуре МДП, ед.

Наиболее популярными марками седельных тягачей, работающих на международных автоперевозках, являются DAF (27,9 %), SCANIA (18,2 %), VOLVO (17,1 %) и MAN (12,6 %). Необходимо отметить малый удельный вес данных автомобильных средств марки МАЗ (3,7 %).

Подобная картина по использованию на международных перевозках и грузовых автомобилей МАЗ. На их долю приходится только 3,6 %. Однако, в структуре автомобилей иностранных производителей, занятых МАП имеются отличия по сравнению с седельными тягачами. Так, если в общем количестве седельных тягачей наибольший удельный вес занимают DAF и SCANIA, то среди грузовых автомобилей наибольшее количество приходится на IVECO (27,6 %) и MERCEDES-BENZ (16,2 %).

Среди полуприцепов наиболее востребованными являются марки SCHMITZ (43,1 %) и KOGEL (21,5 %). Отечественные полуприцепы в общем количестве составляют только 4,8 %. Что касается прицепов, то большинство их приходится на две марки: KRONA (16,6 %) и Wielton (14,6 %).

Таким образом, анализ свидетельствует о разноплановости задействованных автотранспортных средств, которые заняты международными перевозками.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Анализ использования парка АТС, осуществляющих международные грузовые перевозки, свидетельствует о том, что транспортные услуги занимают наибольший удельный вес в экспорте и импорте услуг в Республике Беларусь, причем лидирующее положение в этой области занимает автомобильный транспорт. В республике происходит ежегодное обновление автотранспортных средств с увеличением их количества в возрасте до 3-х лет с одновременным сокращением возрастной категории свыше 8 лет. Положительная тенденция наблюдается и по автомобилям, соответствующим экологическим требованиям Евро-5 и Евро-6, которых в республике эксплуатируется более 70 % от общего количества. Следует отметить, небольшой удельный вес автомобилей, прицепов и полуприцепов отечественного производства, которые используются на международных автоперевозках.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Ивуть, Р. Б. Состояние и перспективы развития транспортно-логистических систем стран ЕАЭС / Р. Б. Ивуть, А. С. Зиневич // Материалы форума «Перспективы евразийской экономической интеграции»; Республика Беларусь, Минск, 16–17 марта 2022 года / – Минск: Четыре четверти, 2022. – С.173–178.

2. Ивуть, Р. Б. Логистика: учеб. пособие для студентов специальностей 1-27 01 01 «Экономика и организация производства (по направлениям)», 1-27 02 01 «Транспортная логистика (по направлениям)» / Р.Б. Ивуть – Минск: БНТУ, 2021. – 462 с.

3. Ивуть Р. Б. Развитие транспортной системы сферы услуг на основе информационно-коммуникационных технологий / Р. Б. Ивуть, Д. Н. Месник // Стратегия развития экономики Беларуси: вызовы, инструменты реализации и перспективы: сборник научных статей: в 2 т. / НАН Беларуси; Институт экономики НАН Беларуси. – Минск: Право и экономика. – 2021. – Т. 2. – с. 423–428.

Представлено 17.05.2022