

УДК 656.073, 629.35

**ДИНАМИКА СОСТОЯНИЯ ПАРКА АВТОМОБИЛЬНОГО  
ТРАНСПОРТА В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ  
ПЕРЕВОЗОК БЕЛАРУСИ**

**DYNAMICS OF THE STATUS OF THE MOTOR TRANSPORT  
PARK IN THE FIELD OF INTERNATIONAL CARGO  
TRANSPORTATION OF BELARUS**

**В.С. Ивашко<sup>1</sup>**, д-р техн. наук, проф., **И.В. Матвиенко<sup>2</sup>**

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

<sup>2</sup>Государственный комитет по науке и технологиям  
Республики Беларусь, г. Минск, Беларусь

V.Ivashko<sup>1</sup>, Doctor of technical Science, professor, I.Matvienko<sup>2</sup>

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

<sup>2</sup>State Committee on Science and Technology of the Republic of Belarus,  
Minsk, Belarus

*Приведены результаты анализа марочного и количественного состояния парка грузового транспорта Беларуси, экономической эффективности его использования.*

*The results of the analysis of the branded and quantitative state of the truck fleet of Belarus, the economic efficiency of its use.*

*Ключевые слова: парк грузовых автомобилей, экономические показатели.*

*Key words: truck fleet, economic indicators.*

## ВВЕДЕНИЕ

Емкость транзитного потенциала Беларуси обуславливается преимуществом географического положения на пути транзитных потоков Севре-Юг и Запад-Восток, а также китайской инициативой «Пояс и путь» позволяющей республике стать одной из его узловых точек. Реализация комплекса мероприятий по развитию данного преимущества позволит обеспечить наращивание экспорта транспортных услуг за счет автомобильного транспорта. Подписанное между Беларусью и Китаем межправсоглашение о международных автомобильных перевозках обеспечивает импульс прироста экспорта услуг.

## АНАЛИЗ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ ГРУЗОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Автомобильный транспортный комплекс используется во всех отраслях экономики Республики Беларусь. Эксплуатация автомобильного транспорта, гарантирующая достижение эффективных показателей транспортной деятельности, возможна только при условии обеспечения высокого уровня его надежности, как эксплуатационной, так и конструкционной и технологической.

Транспортные услуги с учетом формирования существенной части объема экспорта услуг имеют стратегическое значение для Республики Беларусь. Так по итогам 2019 года объема транспортные услуги оценивается на уровне 44 % от всего объема экспорта, что составляет 1,4 млрд. долл. США [1].

С началом формирования рыночной экономической модели в Республике Беларусь парк подвижного состава автомобильного комплекса, кроме отечественных транспортных средств, интенсивно обновлялся транспортными средствами зарубежного производства. При этом обновление парка республиканских транспортных компаний грузовыми автомобилями отечественного производства осуществляется низкими темпами. Это обусловлено тем, что автомобили МАЗ уступают импортным аналогам по качеству, надежности и долговечности, хотя стоимость их ниже зарубежных аналогов. Приобретение импортного подвижного состава также осуществляется крайне низкими темпами в связи с высокими, по мнению перевозчиков, таможенными пошлинами.

Согласно результатам проводимого анализа состояния автомобильного парка государств – членов ЕЭК в Республики Беларусь эксплуатируется около 406,2 тыс. зарегистрированных единиц грузовых автомобилей [2]. При этом Беларусь является единственной страной ЕАЭС, в которой преобладает грузовой транспорт со сроком эксплуатации до 10 лет. Наибольшая часть парка грузового транспорта эксплуатируется организациями, и составляет около 66,2 %. В сфере автомобильного транспорта функционируют около 8,9 тысяч организаций различных форм собственности.

Начиная с 2011 г. по 2017 г. в республике количество транспорта, принадлежащего организациям (по данным Министерства внутренних дел Республики Беларусь), имело тенденцию как роста с

412 945 ед. в 2011 г. до 436 588 ед. в 2014 г., так и снижения. В результате его количество в 2017 г. составило 423 292 ед. и по сравнению с 2011 г. возросло на 10 347 ед. или 2,4 % (рисунок 1).

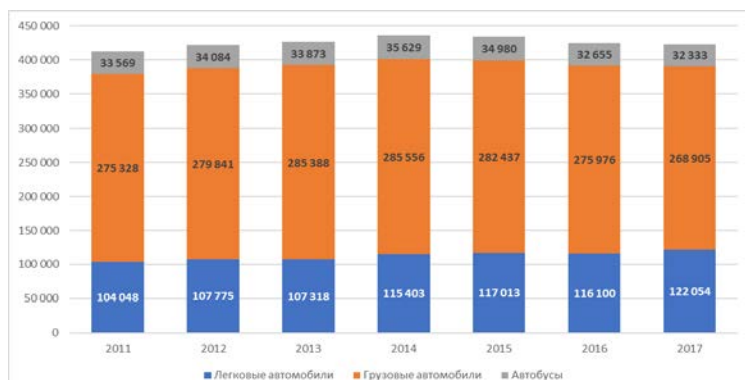


Рисунок 1 – Наличие транспортных средств, принадлежащим организациям Республики Беларусь, на конец года; ед.

Из общего количества транспорта, принадлежащего организациям, в 2017 г.: грузовые ТС составили 268 905 ед. (снижение по сравнению с 2011 г. составило 6 423 ед.). Основная доля грузовых автомобилей сосредоточена в ведомственных организациях Министерства сельского хозяйства и продовольствия, Министерства транспорта и коммуникаций, Министерства промышленности, Министерства энергетики, Министерства архитектуры и строительства, Белкоопсоюза.

Парк транспорта белорусских организаций, оказывающих услуги в сфере международных автомобильных перевозок грузов, по данным формы государственной статистической отчетности 4-тр (международные) (Минтранс) «Отчет о международных автомобильных перевозках», по состоянию на конец 2017 года составлял 18 163 ед. Парк грузового транспорта, выполняющего международные перевозки, увеличился за год более чем на 1 300 ед. или на 8 % (рисунок 2).

По состоянию на 01.01.2019 г. парк подвижного состава белорусских автоперевозчиков, выполняющих международные грузоперевозки по системе МДП, составил 12 209 автомобилей. При этом количество автомобилей экологического класса Евро-6 составило

921 ед.; Евро-5 – 6 818 ед.; Евро-4 – 424 ед.; Евро-3 – 841 ед.; прочие – 3205 ед. Удельный вес автомобилей Евро-5 и Евро-6 в общем объеме автомобилей, используемых при перевозках по системе МДП, только за последние 3 года увеличился на 5,6 % с 6 425 в 2016 г. до 7 739 в 2018 г.

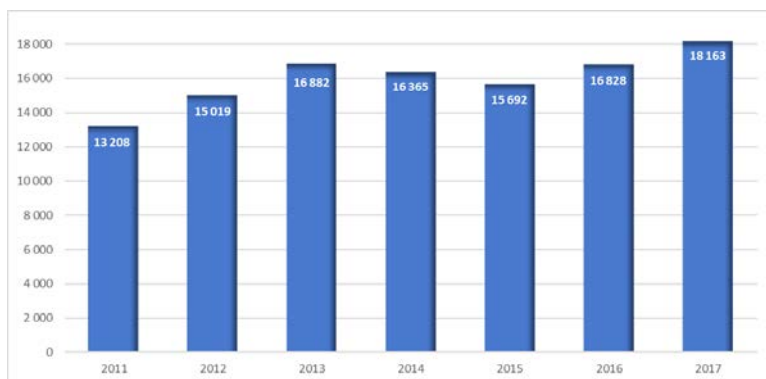


Рисунок 2 – Динамика изменения парка транспорта Республики Беларусь, выполняющих международные перевозки грузов; ед.

Согласно многолетнему опыту эксплуатации автопоездов на международных перевозках грузов ОАО «Белмагистральавтотранс» (направление Западная, Южная Европа – Беларусь, Россия) затраты на техническое обслуживание на 1 000 км пробега для тягачей МАЗ-5440Е9 (в составе с полуприцепом МАЗ-975830) составили 27,3 руб., в то время как для тягачей Volvo FH 12 (в составе с полуприцепом Krone SD) – 10,6 руб. Разница в величине этих затрат обусловлена в том числе разными сервисными интервалами: 45 тыс. км. для МАЗ-5440Е9; 75 тыс.км. – Volvo FH 12.

Исходя из расчетов эксплуатационных показателей автопоездов и затрат на их эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт рентабельность эксплуатации тягачей МАЗ-5440Е9 за шесть лет составила минус 7,1 %, тягачей Volvo FH 12 – плюс 6,9 %.

Одним из сдерживающих факторов эксплуатации автомобилей МАЗ на перевозках грузов в страны ЕС является отсутствие обеспеченности на должном уровне круглосуточной сервисной поддержки данной техники в странах Евросоюза. В этой связи автомобильная

техника МАЗ осуществляет в основном перевозки грузов внутри Таможенного союза.

Согласно исследованиям Центра системного анализа и стратегических исследований НАН Беларуси среднегодовые затраты на эксплуатацию грузового транспорта зарубежного производства на 5,6 % (около 2 500 Евро в год) ниже, чем по отечественным автомобилям. Наибольшие превышения установлены по удельным затратам на топливо – на 8,5 % и по удельным затратам на ТО и ремонт – на 70 %.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С учетом изложенного, в целях сбалансированного государственного регулирования отечественного рынка транспортных средств, предназначенного как для международных, так и для внутриреспубликанских грузовых перевозок, учитывающего интересы, как отечественных перевозчиков, так и отечественного производителя, необходимо на системной основе обеспечивать разработку и реализацию мероприятий направленных на повышение уровня эксплуатационной надежности грузовых автомобилей и в особенности большой грузоподъемности. Системная реализация мероприятий имеет важное значение не только с экономической точки зрения, но и влияет на безопасность дорожного движения в комплексе.

Таким образом, в настоящее время проблема обеспечения исправного состояния автомобилей на этапах эксплуатации, технического обслуживания, ремонта и хранения остается актуальной.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Рынки и прогнозы // Интерфакс-запад [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://interfax.by/news/biznes/rynki\\_i\\_prognozy/1264881/](https://interfax.by/news/biznes/rynki_i_prognozy/1264881/). – Дата доступа: 03.12.2019
2. Аналитический доклад. Евразийская экономическая комиссия. «Анализ состояния парка автотранспортных средств государств-членов в целях определения проблем его обновления, пополнения и модернизации». Москва, 2019 год.

Предоставлено 31.03.2020