

**Н. П. Пономарёва**

Институт бизнеса БГУ, Минск, Беларусь

## **ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

*Исследуется вклад транспортной отрасли в развитие экономики Республики Беларусь. Проанализированы тенденции развития перевозок грузов и пассажиров различными видами транспорта, дана краткая характеристика транспортной инфраструктуры республики. Особое внимание уделено показателям международных грузовых перевозок и основным направлениям их осуществления. Обозначены основные приоритеты развития транспортного комплекса Республики Беларусь.*

**Ключевые слова:** транспорт, услуга, груз, перевозка, объем, автомобильный транспорт, железнодорожный транспорт, воздушный транспорт, трубопроводный транспорт, водный транспорт, экспорт

**N. Ponomareva**

School of Business of BSU, Minsk, Belarus

## **TENDENCIES OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT BRANCH OF THE REPUBLIC OF BELARUS**

*The contribution of transport branch to development of economy of Republic of Belarus is investigated. Tendencies of development of transportation of goods and passengers are analysed by different types of transport, the short characteristic of transport infrastructure of the republic is given. Special attention is paid to indicators of the international freight transportation and the main directions of their implementation. The main priorities of development of a transport complex of Republic of Belarus are designated.*

**Keywords:** transport, service, freight, transportation, volume, motor transport, railway transport, air transport, pipeline transport, water transport, export

### **Введение**

Транспорт является основой формирования внутренних и международных рынков и обеспечивает полномасштабное развитие любой национальной экономики. В ряде стран мира транспорт на правительственном уровне рассматривается как один из ключевых видов экономической деятельности. Инвестиции в транспорт признаются стратегическими наряду с капиталовложениями в такие сферы деятельности, как образование, здравоохранение, охрана окружающей среды и информационные технологии.

Очевидно, что указанные процессы не могли обойти стороной и Республику Беларусь, занимающую важное географическое положение на пути движения товаров, доставки различных грузов. Транспортные коммуникации страны находятся на перекрестке путей из стран Западной Европы в Российскую Федерацию и государства Азии, а также из Скандинавии и Прибалтики в страны Южной Европы и Ближнего Востока. Транспортные услуги – одна из основных статей экспорта услуг Республики Беларусь. Их доля в общем объеме экспорта услуг в 2017 г. составила 45 %. В стоимостном выражении это свыше 3,4 млрд долл. США, что выше аналогичного показателя 2016 г. на 18,6 %.

Транспортная отрасль оказывает существенное влияние на экономику страны, что подтверждается следующими данными. В частности, в 2017 г. вклад транспортной отрасли в совокупный объем чистой прибыли республики составил 22 %, выручки от реализации – 8 %, инвестиций в основной капитал – 10 %.

Поэтому в настоящее время актуальным вопросом является анализ современного состояния перевозок различными видами транспорта в целях определения приоритетных направлений развития транспортного комплекса Республики Беларусь.

### Результаты и их обсуждение

Республика Беларусь располагает всеми современными, кроме морского, видами транспорта, а ее транспортные коммуникации по своей структуре и размещению отвечают внутренним потребностям страны и способствуют ее включению в международную транспортную систему.

В 2017 г. в стране в сложившихся макроэкономических условиях был отмечен рост спроса на услуги транспорта в части грузовых перевозок и преломление негативных тенденций в части пассажирских перевозок. Так, по итогам года на 6 % увеличился грузооборот республики, а без учета транспортировки по трубопроводам нефти и газа – на 13,8 %, почти 2 % рост (101,9 %) достигнут по пассажирообороту. Рост грузооборота обеспечен в целом по республике железнодорожным (118,1 %), автомобильным (106,9 %), внутренним водным транспортом (155,7 %) [1].

В Республике Беларусь функционирует 41 логистический центр, 30 из которых созданы за счет инвестиций национальных и иностранных инвесторов. Восемь логистических центров являются мультимодальными, биржевыми складами располагают 3 логистических центра. Общая площадь складских площадей составляет 2175,5 млн м<sup>2</sup>, что соответствует 410 м<sup>2</sup> на тысячу жителей страны [2].

Рассмотрим более детально тенденции развития перевозок различными видами транспорта.

Так, автомобильный транспорт очень гибок в отношении маршрутов и графиков движения, он обеспечивает более высокую оперативность оказываемых услуг, доставку товаров непосредственно к месту назначения. Инфраструктура автомобильных дорог Беларуси включает в себя 12 магистральных дорог, 149 республиканских, а также дороги местного и ведомственного назначения. Протяженность республиканских дорог, по которым идет основной грузо- и пассажиропоток, составляет 15,7 тыс. км. Республику Беларусь пересекают 2 трансъевропейских транспортных коридора:

– автомобильная дорога М-1/Е-30 (граница Российской Федерации – Минск – Брест – граница с Польшей), протяженность которой по территории республики составляет 610 км;

– автомобильная дорога М-8/Е-95 (граница Российской Федерации – Витебск – Гомель – граница Украины), протяженность по территории республики 456 км [3].

По оценкам специалистов, указанные транспортные коридоры имеют загрузку не более чем 25–40 % от их потенциальной пропускной способности, что является стимулом для наращивания транзитных грузопотоков на автомобильном транспорте.

За 2010–2015 гг. общий объем международных перевозок грузов увеличился с 6,8 млн т до 11,3 млн т, или в 1,7 раза [4]. Объем и количество доставок грузов, выполненных белорусскими международными автоперевозчиками в 2016 г., являются максимальными годовыми показателями за последние годы. Так, данный показатель с учетом двусторонних перевозок в страны ЕАЭС увеличился на 12,4 % и составил 12 736 820 т, а количество выполненных поездок возросло на 13,2 % – до 808 192.

Доля белорусских автоперевозчиков в объемах вывоза экспортной продукции составила по итогам 2016 г. 56,4 % или 2 466 613 т, оставшаяся часть – за иностранными перевозчиками из третьих стран (16,3 % или 711 501 т) и в двустороннем сообщении (27,3 % или 1 195 944 т). При импорте в республику объемы грузов, перевезенные национальными транспортными компаниями, составили 54,1 % [1].

Большинство перевозок грузов белорусскими международными автоперевозчиками приходится на 17 государств. В общем сегменте 72 % занимают Польша, Россия, Литва, Германия. В международных автомобильных перевозках республики немало компаний, которые имеют годовые показатели по объему выручки на одного работающего 50 тыс. долл. США (это средняя эффективность рабочего места в экономически развитых странах), а на одно транспортное средство – около 140 тыс. долл. США.

Ежегодно для регулирования международных автомобильных перевозок Республикой Беларусь осуществляется обмен соответствующими разрешениями с другими странами, количество которых колеблется в диапазоне от 46 до 55 стран. В 2017 г. Министерством транспорта и коммуникаций проведены заседания Смешанных комиссий с 14 странами, дополнительно получено более 31 тыс. разрешений на проезд по иностранным территориям. На 2018 г. достигнута договоренность с компетентными органами иностранных государств о выделении для белорусских перевозчиков более 680 тыс. разрешений [1].

Экспорт услуг организаций автомобильного транспорта составил 122,3 %, организаций дорожного хозяйства – 118,9 %. Кроме того, необходимо подчеркнуть, что в 2017 г. вклад транспортной деятельности в общий объем прямых иностранных инвестиций республики на чистой основе составил 6,6 %, привлечено 80 млн долл. США. Весь объем прямых инвестиций пришелся на складирование и вспомогательную транспортную деятельность, а также автомобильный транспорт. Объясняется это тем, что конкурентоспособность белорусских перевозчиков на рынке международных перевозок, обеспечение устойчивого выполнения перевозок грузов и пассажиров во внутриреспубликанском сообщении зависят от своевременного обновления парка транспортных средств.

Железнодорожный транспорт отличается от других видов наземного транспорта массовостью потоков разнообразных грузов и пассажиров, относительно низкой себестоимостью их перевозок на большие расстояния. Железнодорожный транспорт Республики Беларусь объединяет магистральный и промышленный виды транспорта. Первый из них представлен производственным комплексом «Белорусская железная дорога», второй – транспортом, обслуживающим подъездные пути предприятий.

Эксплуатационная длина Белорусской железной дороги составляет 5511 км, в том числе электрифицированных – 989 км. Благоприятные условия для перевозки грузов и пассажиров создает двухпутейная электрифицированная железнодорожная линия «Брест – Минск – граница России» протяженностью 615 км, которая обеспечивает движение грузовых поездов со скоростью до 100 км/ч и пассажирских – до 160 км/ч. Современными видами тяги – электрической и тепловозной обеспечивается 21,2 % и 78,8 % грузооборота дороги. На долю железной дороги приходится более 70 % всех выполняемых в республике грузовых и пассажирских перевозок. В системе обеспечения перевозок грузов по сухопутным путям сообщения между Европой и Азией магистраль географически расположена на основном направлении.

Грузовые перевозки по-прежнему остаются главным источником получения прибыли и обеспечения рентабельности работы Белорусской железной дороги. Так, в 2017 г. объем перевозок грузов составил 146,3 млн т и увеличился на 15 % по сравнению с 2016 г. Грузооборот вырос на 18 % и составил 48,5 млрд т-км, показатель «погрузка грузов» достиг максимального значения за последние пять лет.

Перспективным направлением с точки зрения роста перевозок и доходности для Белорусской железной дороги являются перевозки прямыми ускоренными контейнерными поездами (в частности, «ВИКИНГ» (Литва – Беларусь – Украина – Молдова – Румыния); «ZUBR» (Эстония – Латвия – Беларусь – Украина – Молдова); «Монгольский вектор» (Брест (Беларусь) – Улан-Батор (Монголия)). Так, если в 2015 г. удельный вес доходов от перевозок грузов в контейнерах в общей выручке от грузовых перевозок составлял 2,5 %, то в 2017 г. – 4,1 %.

В 2017 г. специализированными контейнерными поездами перевезено более 376 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте, рост составил 160 % к 2016 г. Через территорию республики проследовало более 3,2 тыс. контейнерных поездов, что в 1,6 раза больше, чем за 2016 г. В сообщении «Китай – ЕС – Китай» перевезено 245,4 тыс. контейнеров, что на 74% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В 2018 г. специалисты Белорусской железной дороги прогнозируют рост объемов перевозок контейнерными поездами в названном сообщении на 30% к уровню 2017 г., что составит более 300 тыс. контейнеров [5].

По итогам работы за 2017 г. пассажирооборот составил 6,3 млрд пасс-км или 97,8 % к 2016 г. В межрегиональном сообщении основные усилия были направлены на увеличение маршрутных скоростей, периодичности курсирования поездов, улучшение комфорта перевозок пассажиров.

Активно велись работы по развитию каналов самообслуживания при реализации проездных документов на поезда региональных линий экономкласса и городских линий через Интернет. Для сравнения: в 2017 г. таким образом было реализовано 2,1 млн билетов, что на 27,9 % выше показателя 2016 г.

Более 46 % всей выручки Белорусская железная дорога в указанный период получила от экспорта услуг. В 2017 г. отмечен значительный рост данного показателя – на 36,3 % по сравнению с 2016 г. Развитие международных перевозок грузов и пассажиров дорога осуществляла во взаимодействии с железнодорожными компаниями иностранных государств. Приоритетными рынками традиционно оставались Россия, Литва, Латвия, Казахстан, Украина, Польша и Китай.

Воздушный транспорт Республики Беларусь представляет собой комплекс предприятий, организаций, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов по воздуху как в республике, так и за ее пределами, а также выполняющих авиационные работы. В число организаций воздушного транспорта республики, которые участвуют в транзитных перевозках через воздушное пространство страны, входят ОАО «Авиакомпания «Белавиа», ОАО «Авиакомпания «Трансaviaэкспорт», РУП «Национальный аэропорт Минск» и РУП «Белаэронавигация» [6].

По данным ГП «Белаэронавигация», над территорией республики проходят 56 маршрутов зональной навигации. Протяженность сети маршрутов воздушного движения составляет около 22 000 км. В 2017 г. в воздушном пространстве Республики Беларусь аэронавигационное обслуживание было предоставлено 292 849 судам из 98 стран, темп роста аэронавигационных услуг на маршруте (полеты) составил 105,4 %, объем транзитных полетов увеличился на 5,5 %. В 2017 г. в РУП «Национальный аэропорт Минск» регулярные пассажирские рейсы выполняли 19 авиакомпаний.

Экспорт услуг в 2015 г. составил 341,7 млн долл. США и увеличился на 68,2 % к уровню 2010 г. Темп роста экспорта услуг в целом за 2017 год составил 110 % к аналогичному периоду прошлого года. Нарастанию экспорта услуг способствовало развитие и расширение авиаперевозок, повышение их конкурентоспособности. При этом экспорт услуг в Китайскую Народную Республику в указанный период составил 11,5 млн. долл. США.

Начаты регулярные полеты из Минска по четырем направлениям: Брюссель, Нижний Новгород, Калининград (из Витебска), возобновлены регулярные рейсы в Ереван. В 2017 г. увеличена частота полетов по 16 направлениям: в Россию (Москва, Калининград), Украину (Киев, Одесса), Грузию (Батуми, Тбилиси), Казахстан (Астана), Туркменистан (Ашхабад), Израиль (Тель-Авив), Турцию (Стамбул), Литву (Паланга), Францию (Париж), Испанию (Барселона), Италию (Рим, Милан), Швейцарию (Женева). Для наращивания объемов авиаперевозок продолжается работа по развитию и увеличению трансфертных потоков через «Национальный аэропорт «Минск». Основными трансфертными направлениями остаются направления из Москвы, Санкт-Петербурга в Киев и Одессу. Количество регулярных рейсов за 2017 г. по сравнению с прошлым годом увеличилось на 10,4 %, чартерных рейсов – на 9,5 %. В летнем сезоне чартерные и регулярные рейсы выполнялись из всех областных городов Республики Беларусь.

В 2011–2015 гг. пассажирооборот воздушного транспорта вырос в 2 раза к уровню 2010 г., объем перевезенных пассажиров – в 2,1 раза, обслуженных пассажиров в аэропортах – в 2,1 раза, объем инвестиций в основной капитал – в 5,8 раза. В 2017 г. пассажирооборот увеличился на 21,6 % к аналогичному периоду 2016 г. Рост данного показателя напрямую связан с принимаемыми компанией «Белавиа» мерами по развитию парка воздушных судов и качества услуг, а также активной маркетинговой политикой.

В целом за 2017 г. в аэропортах республики обслужено 4,2 млн пассажиров, что на 18,9 % выше уровня 2016 г. Обработано 18,5 тыс. т груза, темп роста по сравнению с прошлым годом составил 107,2 % [7].

Необходимо отметить, что в РУП «Национальный аэропорт Минск» реализуется важнейший инвестиционный проект «Строительство второй взлетно-посадочной полосы». Его общая строительная готовность составляет более 70,5 %. В 2017 г. закончены работы по возведению самой полосы.

Трубопроводный транспорт характеризуется большой экономичностью – дешевизной перевозок и высокой производительностью труда, сравнительно небольшими удельными капиталовложениями. Трубопроводный транспорт включает газопроводы и нефтепроводы с ответвлениями, которые связывают Беларусь с Россией, Украиной, Литвой и Польшей. Общая протяженность магистральных нефтепроводов с 2011 г. не менялась и составляет в настоящее время 2983 км. Проходящие по территории республики магистральные трубопроводы, обеспечивающие перекачку нефти, имеют протяженность 3,0 тыс. км; природного газа – 6,7 тыс. км и нефтепродуктов – 1,2 тыс. км.

Транзит российской и казахстанской нефти по территории Республики Беларусь обеспечивает ОАО «Гомельтранснефть Дружба» по следующим направлениям:

– «Унеча – Мозырь – Адамово» с дальнейшей транспортировкой на НПЗ Польши, Германии и в порт Гданьск;

– «Унеча – Мозырь – Броды» с дальнейшей транспортировкой в Венгрию, Словакию, Чехию, на украинские нефтеперерабатывающие заводы и в порт «Южный».

Проектная мощность (включая транзит) белорусского участка нефтепровода «Дружба» на южном направлении составляет до 100 млн т нефти в год. Необходимо отметить, что начиная с 2012 г. объемы транзита нефти сокращаются в связи с вводом в эксплуатацию Балтийской трубопроводной системы и варьируют на уровне 60,0 млн т. В 2017 г. предприятием прокачан 61 млн т. нефти, что составило около трети всего нефтеэкспорта Российской Федерации.

В настоящее время газоснабжение в Республике Беларусь и транзитную транспортировку природного газа обеспечивает газотранспортная система, которую эксплуатирует и развивает ОАО «Газпром трансгаз Беларусь». Газотранспортная система Республики Беларусь включает в себя более 7,9 тыс. км газопроводов, 13 компрессорных станций, 3 подземных хранилища газа, 226 газораспределительных станций, 27 автомобильных газонаполнительных компрессорных станций, 7 газоизмерительных станций.

ОАО «Газпром трансгаз Беларусь» эксплуатирует принадлежащий ПАО «Газпром» белорусский участок магистрального газопровода «Ямал – Европа» протяженностью 575 км линейной части и 5 компрессорных станций. По магистральным газопроводам осуществляются транзитные поставки российского природного газа в Калининградскую область России, Литву, Украину, Польшу. В течение последних лет транзитный потенциал магистральных газопроводов использовался на 90–100,0 % и варьировал от 45,0 до 49,0 млрд м<sup>3</sup>.

Судоходство в Республике Беларусь осуществляется по внутренним водным путям на реках Днепр, Березина, Сож, Припять, Западная Двина, Неман, Днепроовско-Бугском и Микашевичском каналах, Заславском водохранилище. Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей республики составляет около 1700 км, в том числе около 1030 км с гарантированными габаритами судовых ходов. В 2017 г. продолжалась работа по развитию инфраструктуры внутренних водных путей страны.

По территории Республики Беларусь проходит участок водного пути международного значения Е-40. В соответствии с Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения от 19 января 1996 г. приняты обязательства по обеспечению выполнения на данном участке требований, предъявляемых к IV классу водного пути [8]. В рамках проекта по восстановлению международного пути Е 40 Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Министерством инфраструктуры Украины подписана Дорожная карта по улучшению судоходства на реках Днепр и Припять, которая предусматривает проведение работы с Европейской комиссией по включению международного водного пути Е-40 в сеть TEN-T, подготовку документов для проведения работ по увеличению габаритов водного пути на участке р. Днепр – Н. Жары – Киевская ГЭС, необходимого для прохода судов класса «река – море», а также привлечения транзитного грузопотока на водный путь Е-40. В долгосрочной перспективе это позволит осуществлять перевозки грузов и пассажиров между регионами Балтийского и Черного морей, что повысит транзитный потенциал Республики Беларусь.

В 2015 г. внутренним водным транспортом перевезено 2,979 млн т грузов, что составляет 79,3 % к уровню 2014 г., а также 160 тыс. пассажиров, что составляет 63 % к уровню 2014 г. Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом с 2011 г. снизился в 2,3 раза, что связано с недофинансированием путевых работ и переориентацией грузопотоков на железнодорожный транспорт. Очевидно, что внутренний водный транспорт стал менее конкурентоспособным в перевозках грузов.

При этом необходимо отметить, что сравнение соотношений протяженности внутренних водных путей, железных и автомобильных дорог в Республике Беларусь и за ее пределами позволяет сделать вывод о наличии резервов для увеличения доли перевозок грузов внутренним водным транспортом. Так, указанные соотношения составляют в Республике Беларусь 1 : 3 : 48, в Российской Федерации – 1 : 0,85 : 12,6, в странах Европейского союза – 1 : 6,4 : 135.

Государственной программой развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 гг. предусмотрено достижение следующих показателей работы транспорта при благоприятных внешних условиях: увеличение грузооборота транспорта до 106,8 % и рост пассажирооборота транспорта до 102,4 % в 2020 г. по отношению к 2015 г. [8].

В этой связи для достижения запланированных показателей основными приоритетами развития транспортного комплекса республики являются развитие транспортно-логистической деятельности, наращивание экспортного и транзитного потенциала, экономия и эффективное использование ресурсов, повышение качества и конкурентоспособности оказываемых услуг, обеспечение транспортной безопасности, привлечение инвестиций и информационно-коммуникационных технологий в отрасль.

Основные условия для устойчивого развития железнодорожного транспорта – высокий кадровый и инновационный потенциалы, обновление основных средств железнодорожного транспорта и внедрение передовых технологий, формирование стимулов к высокопроизводительному труду.

Конкурентоспособность белорусских перевозчиков на рынке международных перевозок, обеспечение устойчивого выполнения перевозок грузов и пассажиров внутри республики непосредственно связаны со своевременным обновлением парка транспортных средств, особенно за счет приобретения автомобилей высокого экологического класса.

Перспективное направление развития водного транспорта представляет собой мультимодальные перевозки, в частности смешанных железнодорожно-водных перевозок сырьевых грузов и энергоносителей, имеющих устойчивый грузопоток в международном сообщении.

Для наращивания объемов перевозок грузов и пассажиров воздушным транспортом необходима дальнейшая модернизация парка воздушных судов, укрепление кадрового состава работников авиакомпаний и аэропортов, расширение географии полетов и повышение эффективности оказываемых услуг.

## Выводы

Таким образом, в Республике Беларусь в перевозках грузов и пассажиров, в том числе в международном сообщении, используется в основном автомобильный, железнодорожный и трубопроводный транспорт. В 2017 г. вклад транспортной отрасли в совокупный объем чистой прибыли республики составил 22 %, выручки от реализации – 8 %, инвестиций в основной капитал – 10 %. В исследуемом периоде был отмечен рост спроса на услуги транспорта в части грузовых перевозок и преломление негативных тенденций в части пассажирских перевозок.

Основными условиями сохранения достигнутых результатов работы всех видов транспорта и их устойчивого развития в будущих периодах являются обновление основных средств, эффективное использование имеющихся ресурсов, повышение качества и конкурентоспособности оказываемых услуг, активное использование информационно-коммуникационных технологий.

### Список использованных источников

1. Подведение итогов работы Минтранса РБ в 2017 году [Электронный ресурс] / Официальный сайт Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.mintrans.gov.by/ru/news-ru/view/mintrans-rb-podvel-itogi-raboty-v-2017-godu-2951-2018>. – Дата доступа 17.10.2018.
2. Об утверждении Концепции развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 28 дек. 2017 г., № 1024 // Национальный правовой интернет-портал Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://pravo.by/document/?guid=3871&p0=C21701024>. – Дата доступа: 22.08.2018.
3. Пономарева, Н. П. Организация внешнеэкономической деятельности : учеб. пособие / Н. П. Пономарева. – Минск : Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь, 2016. – 239 с.
4. Статистический ежегодник Республики Беларусь, 2016. – Минск : Белстат, 2016. – 518 с.
5. Итоги работы железнодорожной отрасли в 2017 году и перспективы развития на 2018 год Белорусской железной дороги [Электронный ресурс] / Официальный сайт Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.mintrans.gov.by/ru/news-ru/view/itogi-raboty-zheleznodorozhnoj-otrasli-v-2017-godu-i-perspektivy-razvitija-na-2018-god-rassmotreny-na-texniko-2947-2018>. – Дата доступа: 15.10.2018.
6. Пономарева, Н. П. Современные тенденции развития рынка авиаперевозок в Республике Беларусь / Н. П. Пономарева // Государственное регулирование экономики и повышение эффективности деятельности субъектов хозяйствования : XIII Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 13–14 апр. 2017 г. : сб. науч. ст. / Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь ; редкол. : канд. ист. наук, доц. М. Г. Жилинский (пред.) [и др.]. – Минск : Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь, 2017. – С. 199–201.
7. Итоги работы организаций гражданской авиации в 2017 году на коллегии Департамента по авиации [Электронный ресурс] / Официальный сайт Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.mintrans.gov.by/ru/news-ru/view/podvedeny-itogi-raboty-organizatsij-grazhdanskoj-aviatsii-v-2017-godu-na-kollegii-departamenta-po-aviatsii-2948-2018>. – Дата доступа: 15.10.2018.
8. Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы [Электронный ресурс] / Официальный сайт Совета Министров Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.government.by/upload/docs/file591cd03b057946c1.PDF>. – Дата доступа: 15.09.2018.

*Статья поступила 20.10.2018*