

2) предприятия промышленности строительных материалов – прибыль, как основной источник эффективности финансовых потоков в цепях поставок организаций строительного комплекса в целом и промышленности строительных материалов в частности;

3) строительный комплекс – увеличение доли качественных отечественных строительных материалов, используемых при строительстве объектов в стране. В соответствии с Директивой 8 от 04 марта 2019 года к 2021 году для обеспечения конкурентоспособности строительного комплекса доля отечественной строительной продукции, используемой при строительстве объектов в республике должна составлять 85 % [3].

4) цепи поставок получают – увеличение эффективности;

5) конечный потребитель снижение затрат на приобретение объекта строительства, экономию финансовых ресурсов с возможностью их преобразования в чистый финансовый поток.

### Литература

1. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://belstat.gov.by/>. – Дата доступа: 24.10.2021.

2. Регионы Республики Беларусь: социально-экономические показатели: стат. сб. : в 2 т. / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – Минск, 2020. – Т. 1. – 756 с.

3. Регионы Республики Беларусь: социально-экономические показатели: стат. сб. : в 2 т. / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – Минск, 2020. – Т. 2. – 581 с.

4. Об утверждении объемов строительства жилья: постановление Совета Министров Республики Беларусь № 969 от 31.12.2019 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://belstat.gov.by/>. – Дата доступа: 24.09.2021.

5. О некоторых вопросах регулирования цен (тарифов) в Республике Беларусь: указ Президента Республики Беларусь от 25.02.2011 г. № 72 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://belstat.gov.by/>. – Дата доступа: 24.03.2020.

**И. А. Кулакова, Л. О. Кулаков**

УО «Брестский государственный технический университет»  
г. Брест, Республика Беларусь

**I. A. Kulakova, L. O. Kulakou**

Brest state technical University  
Brest, Republic of Belarus

## **АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

## **ANALYSIS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF AUTOMOTIVE TRANSPORT IN THE REPUBLIC OF BELARUS**

*Аннотация. Роль транспорта в экономике Республики Беларусь, учитывая ее географическое расположение, сложно переоценить. Статья посвящена изучению вопросов развития современного автомобильного транспорта в стране, анализу проблем и тенденций, сложившихся в отрасли.*

*Annotation. The role of transport in the economy of the Republic of Belarus, given its geographical location, is difficult to overestimate. The article is devoted to the study of the development of modern road transport in the country, the analysis of problems and trends in the industry.*

В 2016–2019 годы в транспортной отрасли наметилась тенденция роста ключевых показателей эффективности развития. Наблюдался опережающий темп роста валовой добавленной стоимости транспортной деятельности по отношению к темпу роста валового внутреннего продукта по всей экономике Республики Беларусь – 108,8 % и 104,2 % соответственно. Прирост экспорта транспортных услуг составил 34,2 %.

Однако начиная с 2019 г. деятельность транспортной отрасли оказалась под воздействием неблагоприятных внешних факторов, основными из которых явились: приостановка поставок нефтепродуктов в Украину, Польшу и страны Балтии по причине неудовлетворительного качества сырой нефти из Российской Федерации; сокращение объемов поставок калийных удобрений на внешние рынки; падение спроса на каменный уголь в Европе; переориентация российских грузопотоков с прибалтийских портов на отечественные российские порты. И, кроме того, начиная с марта 2020 г. транспортная отрасль Республики Беларусь испытывает колоссальный вызов, связанный с пандемией Covid-19.

В результате грузооборот без учета трубопроводного транспорта в 2020 г. составил 71,3 млрд тонно-километров, или 92,8 % по сравнению с показателем 2019 г. (109 % к 2015 г.), пассажирооборот – 18 млрд пассажиро-километров, или 66,3 % к 2019 г. (73 % к уровню 2015 г.). Экспорт транспортных услуг Республики Беларусь в 2020 г. составил 3,7 млрд долларов США, или 91,6 % к 2019 году (123,6 % к 2015 г.) [1].

Проанализируем работу автомобильного транспорта в последние 5 лет. Автомобильный транспорт, осуществляя 55,6 % всех грузовых перевозок (без учета трубопроводного транспорта) и предоставляя возможность доставки «от двери до двери», считается основным видом транспорта во внутригородских и пригородных грузовых перевозках, а также в международной и междугородней доставке мелких и средних грузов.

Грузооборот автомобильного транспорта в 2020 г. составил 28,8 млрд тонно-километров, что выше показателя 2015 г. на 17,3 %. Рост был обеспечен, прежде всего, благодаря развитию международных автомобильных грузоперевозок, удельный вес которых в суммарном грузообороте автомобильного транспорта увеличился в 2015-2020 гг. на 5,4 % (с 67,9 % в 2015 г. до 73,3 % в 2020 г.). Экспорт услуг грузового автомобильного транспорта в 2020 г. достиг уровня 1,4 млрд долларов США, или 163,3 % к показателю 2015 г.

### **Развитие автомобильного транспорта**

Важнейшими векторами дальнейшего развития автомобильного транспорта в Республике Беларусь являются:

- обеспечение высокой конкурентоспособности белорусских автотранспортных компаний;
- рост надёжности, качества, безопасности и эффективности автогрузоперевозок.

Среди ключевых условий достижения высокой конкурентоспособности белорусских автомобильных предприятий можно выделить:

– обеспечение автоперевозчиков необходимым количеством разрешений посредством всестороннего взаимодействия и переговоров с полномочными представителями иностранных государств, заключения новых соглашений о международном автомобильном сообщении;

– активизация работы с зарубежными странами по либерализации (отмене) разрешительной системы, в том числе, с государствами – членами ЕАЭС;

– создание благоприятного климата, правовая и финансовая поддержка транспортных организаций в вопросах обновления парка машин современными автомобилями класса 6 и выше, отвечающими всем требованиям экономичности, экологичности и надежности;

– ускоренное внедрение в процессы перевозки новейших логистических и информационных технологий, повсеместное использование e-CMR, электронного документооборота;

– проникновение и освоение новых рынков транспортных услуг, расширение географии перевозок грузов в (из) третьи страны, за пределы ЕАЭС;

– минимизация числа порожних пробегов автотранспорта, прежде всего, посредством переговоров с государствами – членами ЕАЭС о снятии ограничений, действующих в сфере каботажных автомобильных перевозок на территории ЕАЭС.

Приоритетным направлением повышения безопасности грузовых автоперевозок должно стать развитие нормативно-правовой базы по вопросам использования цифровых тахографов на различных видах автотранспорта во внутриреспубликанских автомобильных перевозках грузов.

Если говорить о транспортных компаниях, осуществляющих пассажирские перевозки, то основными задачами в области совершенствования работы и роста эффективности хозяйственной деятельности автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена являются:

– своевременное воспроизводство парка подвижного состава посредством приобретения комфортабельных, экономичных, экологических и надежных транспортных средств;

– комфортные условия, удобство, эргономичность пассажиров, увеличение скорости перевозки и другие ожидаемые пассажирами удобства;

– безубыточная хозяйственная деятельность транспортных организаций;

– обеспечение безопасности перевозок пассажиров;

– увеличение экспорта автотранспортных услуг.

Необходимо наращивать долю электробусов и троллейбусов с увеличенным автономным ходом в составе городского транспорта. Строительство третьей линии Минского метрополитена требует обновления и пополнения парка подвижного состава электропоездами отечественного производства.

Обеспечение комфортных условий для пассажиров предполагает:

– удобный, безбарьерный доступ ко всем услугам транспорта общего пользования для лиц с ограниченными возможностями, пожилых людей, детей и иных социально уязвимых категорий населения;

– широкое внедрение инновационных геоинформационных, навигационных и коммуникационных технологий;

– разработка и предложение новых тарифных планов пассажирам автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена;

– оснащение средств автомобильного транспорта общего пользования и городского электрического транспорта устройствами для зарядки мобильных девайсов, климат-контроля, системой Wi-Fi;

– увеличение объёмов перевозок пассажиров электробусами, городским электрическим транспортом и метрополитеном;

– совершенствование правового поля, регулирующего деятельность субъектов хозяйствования в сфере автомобильных перевозок пассажиров, а также перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном;

– реализация проектов, направленных на развитие устойчивой городской мобильности.

Безубыточность хозяйственной деятельности транспортных предприятий может быть обеспечена успешным решением следующих задач:

– поиск новых возможностей компенсации экономически обоснованных расходов на оказание услуг пассажирам автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена по регулируемым тарифам;

– выделение из средств местных бюджетов субсидий на городские и пригородные перевозки пассажиров, а также на выплаты социального характера;

– постепенное повышение тарифов на перевозки пассажиров на городских и пригородных маршрутах с целью обеспечения безубыточной работы транспортных организаций;

– улучшение логистики городских и пригородных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

Важнейшими направлениями развития транспортной инфраструктуры можно назвать:

– строительство и модернизация коммуникаций городского электрического транспорта;

– увеличение числа зарядных станций электробусов;

– расширение сети метрополитена;

– строительство, модернизация и реконструкция производственно-технической базы обслуживания, ремонта и хранения автобусов, электробусов, троллейбусов и трамваев;

– ремонт, реконструкция пассажирских терминалов.

Специалисты прогнозируют, что при реализации оптимистичного сценария в 2025 г. рост грузооборота автомобильного транспорта достигнет отметки 118,2 %, пассажирооборота автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена – 112,5 %. Удельный вес электрифицированного транспорта в городских пассажироперевозках в регулярном сообщении в общем количестве подвижного состава составит в 2025 году около 30 %. Целевой показателем по увеличению доли электрифицированных транспортных средств, выполняющих городские перевозки пассажиров в регулярном сообщении, в общем количестве подвижного состава, осуществляющего перевозки пассажиров городским электрическим транспортом, метрополитеном и автомобильным транспортом общего пользования, характеризует развитие маршрутных сетей и инфраструктуры наиболее экологически безопасных видов транспорта.

Государственной программой предусмотрено достижение в 2025 году при благоприятном внешнем фоне следующих сводных целевых показателей:

– рост экспорта транспортных услуг до 125 % к уровню 2020 года;

– увеличение общего грузооборота (без учета трубопроводного транспорта) до 120,6 % к уровню 2020 года;

– рост совокупного пассажирооборота до 131,7 % к уровню 2020 года.

Финансирование реализации Государственной программы потребует около 7,6 млрд руб. Источниками финансирования являются: средства республиканского бюджета, включая республиканский фонд гражданской авиации; местных бюджетов; внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Министерства транспорта и коммуникаций (далее – Минтранс); собственные средства исполнителей мероприятий Государственной программы; кредитные ресурсы (кредиты банков, ОАО «Банк развития Республики Беларусь»); иные источники, не запрещенные законодательством.

На финансовое обеспечение реализации программы развития автомобильного транспорта необходимо 4,2 млрд руб.

Источниками финансирования программы являются, прежде всего, средства местных бюджетов – 3,9 млрд руб.; собственные средства исполнителей мероприятий (государственных транспортных организаций либо хозяйственных обществ автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена, 50 и более % акций (долей в уставных фондах) которых принадлежат Республике Беларусь либо административно-территориальным единицам (далее – государственные транспортные организации) – 29,2 млн руб.; кредитные ресурсы на сумму 314,6 млн руб.

#### Литература

1. Национальный Интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2020. – Режим доступа: <https://pravo.by/-document/?guid=12551&p0=C22100165&p1=1>. – Дата доступа: 30.10.2021.

2. INFOTRANS Транспортно-логистический портал [Электронный ресурс]. – Минск, 2021. – Режим доступа: <https://infotrans.by/2021/02/18/itogi-razvitiya-transportnogo-kompleksa-belarusi-v-2020-godu-i-zadachi-na-2021-god-oficzialno/>. – Дата доступа: 04.11.2021.

**Л. О. Кулакова, Я. А. Ничипорчик, Я. А. Коляда**  
УО «Брестский государственный технический университет»  
г. Брест, Республика Беларусь

**L. O. Kulakova, Y. A. Nichiporchuk, Y. A. Koliada**  
Brest state technical university  
Brest, Republic of Belarus

### **СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ К ПРОЦЕССУ ОБУЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫМ ЯЗЫКАМ**

### **MODERN APPROACHES TO THE PROCESS OF LEARNING FOREIGN LANGUAGES**

*Аннотация. В современном мире в век технологий и инноваций большим спросом пользуются специалисты широкого профиля, имеющие знания в смежных областях. Так, экономисту сегодня необходимы знания основ юриспруденции,*