

тий указало, что регуляторные препятствия не влияют на их бизнес. Напротив, большинство представителей малого и среднего бизнеса, участвовавших в опросе, среди негативных влияний называли значительные потери времени и сил на выполнение административных процедур, отсутствие возможности наращивать производство и увеличивать предоставление услуг, существенное увеличение финансовых расходов в результате чрезмерного регулирования и т. д. Правительство работает над упрощением административных процедур и совершенствованием делового климата (в частности, недавно был принят ряд законодательных мер, направленных на снижение временных и финансовых издержек малого и среднего предпринимательства на регистрацию и получение разрешений). Тем не менее, темпы проведения подобных реформ регулирования отстают от потребностей бизнеса, а сами реформы зачастую являются непоследовательными и недостаточными.

Таким образом, сегодня малый бизнес Республики Беларусь представляет многообещающий сектор, значимость которого в обеспечении общего экономического роста страны возрастает. Его дальнейшее развитие связано с совершенствованием государственного регулирования, направленного на снижение издержек предприятий, уменьшение неоправданных регулятивных мер и ограничений, на упрощение условий формирования деловой среды, что будет способствовать повышению эффективности деятельности малого и среднего предпринимательства, а также повышению его конкурентоспособности на внутреннем и внешнем рынках.

Литература

1. Лученок, А. И. Государственное регулирование предпринимательской деятельности в Республике Беларусь: монография / А. И. Лученок. [Электронный ресурс] – <http://luchенок.narod.ru/Predprinimatel.pdf>. – Дата доступа: 28.09.2021.
2. О Государственной программе «Малое и среднее предпринимательство» на 2021–2025 годы [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 29.01.2021 г. № 56 // КонсультантПлюс: Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2021.

УДК 656

Вель А. А. студент группы ЭлБ-1
УО «Брестский государственный технический университет»
г. Брест, Республика Беларусь

РАЗВИТИЕ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА И МЕТРОПОЛИТЕНА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ НА 2021–2025 ГОДЫ

Коммуникации играют важную роль в жизни любого населенного пункта, так как они помогают сократить время в пути, а также уменьшить стоимость перевозки как пассажиров, так и грузов.

Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен оказывают значительное влияние на развитие социальной сферы, осуществляя око-

ло 96 % от общего объема перевозок пассажиров всеми видами транспорта. Наибольшую долю в общем объеме перевозок пассажиров и пассажирообороте автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена за 2020 год занимают перевозки пассажиров автобусами – 61,9 и 40 % соответственно, а суммарная доля перевозок пассажиров городским электрическим транспортом (трамваями и троллейбусами) и метрополитеном составляет 34,2 и 15,1 %.

Наряду с созданием доступных и безопасных условий для удовлетворения потребностей населения в транспортной мобильности автомобильный транспорт выступает в качестве связующего звена в экономике, выполняя около 55,6 % объемов грузовых перевозок (без учета трубопроводного транспорта) и обеспечивая возможность доставки «от двери до двери», является основным видом транспорта при перевозке грузов в городском и пригородном сообщениях, а также при перевозке мелких и средних партий грузов в междугородном и международном сообщениях.

Грузооборот автомобильного транспорта в 2020 году составил 28,8 млрд тонно-километров и по сравнению с уровнем 2015 года увеличился на 17,3 %, что связано с развитием международных автомобильных перевозок грузов, доля которых в общем грузообороте автомобильного транспорта за пятилетний период увеличилась на 5,4 % пункта (с 67,9 % в 2015 году до 73,3 % в 2020 году).

Экспорт услуг грузового автомобильного транспорта за 2020 год составил 1,4 млрд долларов США, или 163,3 % к уровню 2015 года.

Ключевыми направлениями деятельности в решении задачи по обеспечению доступности, повышению качества и безопасности услуг автомобильного транспорта, повышению эффективности работы транспортных организаций, выполняющих автомобильные перевозки грузов, являются:

- обеспечение конкурентоспособности отечественных автомобильных перевозчиков;

- повышение эффективности и безопасности выполнения автомобильных перевозок грузов.

Приоритетами при проведении работы по обеспечению конкурентоспособности отечественных автомобильных перевозчиков будут являться:

- обеспечение перевозчиков достаточным количеством разрешений на основе развития всестороннего и сотрудничества с иностранными государствами, в том числе с государствами, с которыми не заключены соглашения о международном автомобильном сообщении;

- расширение применения в перевозочном процессе логистических и информационных технологий за счет создания условий для использования e-CMR, а также электронных форм грузосопроводительных и иных документов;

- поиск и освоение новых рынков транспортных услуг;

- сокращение порожних пробегов транспортных средств, в том числе за счет проведения работы с государствами – членами ЕАЭС по снятию ограничений, действующих в отношении каботажных автомобильных перевозок грузов на всей территории ЕАЭС.

Приоритетом при проведении работы по повышению безопасности автомобильных перевозок грузов будет являться совершенствование законодательства в части, касающейся применения цифровых тахографов на отдельных катего-

риях транспортных средств при выполнении внутриреспубликанских автомобильных перевозок грузов [1, с. 14].

Ключевыми направлениями деятельности по обеспечению доступности, повышению качества и безопасности услуг автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена, повышению эффективности работы транспортных организаций, выполняющих перевозки пассажиров, являются:

- обновление парка подвижного состава автомобильного транспорта общего пользования, городского электрического транспорта и метрополитена современными комфортабельными, экономичными, экологичными и надежными транспортными средствами;

- создание комфортных условий для пассажиров посредством повышения скорости перевозки и обеспечения других ожидаемых пассажирами удобств;

- обеспечение безубыточной работы транспортных организаций;

- повышение безопасности перевозок пассажиров;

- обеспечение роста экспорта транспортных услуг по автомобильным перевозкам.

Приоритетом при проведении работы по обновлению парка подвижного состава автомобильного и городского электрического транспорта будет являться расширение применения электробусов и троллейбусов с увеличенным автономным ходом. В связи с продолжением строительства третьей линии Минского метрополитена потребуется обновить и пополнить парк подвижного состава метрополитена электропоездами отечественного производства.

Приоритетами при проведении работы по обеспечению безубыточной работы транспортных организаций будут являться:

- совершенствование подходов к возмещению экономически обоснованной стоимости затрат на выполнение перевозок пассажиров автомобильным, городским электрическим транспортом и метрополитеном по регулируемым тарифам;

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

- поэтапное увеличение тарифов на перевозки пассажиров на городских и пригородных маршрутах в регулярном сообщении до уровня, обеспечивающего безубыточную работу транспортных средств;

- совершенствование маршрутной сети городских и пригородных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

Ключевыми направлениями деятельности по развитию транспортной инфраструктуры (за исключением автомобильных дорог) являются:

- строительство и модернизация (ремонт) коммуникаций городского электрического транспорта;

- строительство зарядных станций электробусов;

- строительство линий метрополитена;

- реконструкция пассажирских терминалов.

Ожидается, что при благоприятном сочетании внутренних и внешних факторов в 2025 году пассажирооборот автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена составит 112,5 % к уровню 2020 года, грузооборот автомобильного транспорта – 118,2 %, экспорт транспортных услуг по

автомобильным перевозкам грузов и пассажиров – 125 %. Доля 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, составит в 2025 году не менее 30 % [1, с. 17].

В заключение хочется отметить, что государственная программа нацелена на действительно важные для населения пункты, и это позволяет говорить о социальной ориентированности государственной политики в Республике Беларусь.

Литература

1. Интернет-портал национального центра правовой информации [Электронный ресурс] – 2021. – Режим доступа: <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=C22100165&p1=1&p5=0>. – Дата доступа: 27.10.2021.

УДК 336.671

Голенко А. В., Иванова А. С. студенты
УО «Брестский государственный технический университет»
г. Брест, Республика Беларусь

МЕХАНИЗМ ФОРМИРОВАНИЯ, РАСПРЕДЕЛЕНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРИБЫЛИ

Развитие научно-технического прогресса обуславливает стремление организаций к максимизации прибыли, что стимулирует их к внедрению новых технологий и нововведениям с целью расширения сферы приложения капитала. Эффективность политики управления прибылью предприятия определяется результатами ее формирования и характером распределения. Источником образования прибыли предприятий является общий доход, который представляет собой сумму денежных средств, получаемых предприятием от всех видов его деятельности.

Основную часть прибыли предприятия составляет прибыль от реализации продукции и услуг, зависит от четырех факторов:

1. Объем реализации продукции может оказывать как положительное, так и отрицательное влияние на сумму прибыли. Увеличение объема продаж рентабельной продукции приводит к пропорциональному увеличению прибыли. Если же продукция является убыточной, то при увеличении объема реализации происходит уменьшение суммы прибыли.

2. Структура продукции. Если увеличится доля более рентабельных видов продукции в общем объеме ее реализации, то сумма прибыли возрастет и, наоборот.

3. Себестоимость продукции и прибыль находятся в обратно пропорциональной зависимости: снижение себестоимости приводит к соответствующему росту суммы прибыли и наоборот.