

трацию в нескольких ключевых статьях (удобрения, топливо, лесоматериалы, пищевые продукты, машиностроение). Для повышения устойчивости внешнеэкономической выручки рекомендуется политика по диверсификации экспортной номенклатуры (рост несырьевого экспорта, добавленная стоимость в агропроме и машиностроении) и расширение рынков сбыта.

Источники

1. Внешняя торговля товарами // Национальный статистический комитет Республики Беларусь. — URL: <https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/vneshnyaya-torgovlya/vneshnyaya-torgovlya-tovarami> (дата обращения: 25.11.2025).

2. Belarus. Visualized trade profiles (top products by price: potash fertilizers, vegetable oils, timber, etc.) // OEC. — URL: <https://oec.world/en/profile/country/blr/> (date of access: 25.11.2025).

*3-е место по итогам работы секции
СНИЛ «Гандаль»*

А. Ю. Ардяко

БГЭУ (Минск)

Научный руководитель — Ли Чон Ку, канд. экон. наук, доцент

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ РЫНКА УСЛУГ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Одной из тенденций, определяющих современное развитие рынка услуг общественного транспорта, является его экологическая направленность. Поездки в автобусах, трамваях и метро помогают экономнее расходовать природные ресурсы, сокращать выбросы вредных веществ в воздух и снижать загруженность городских дорог. При перевозке одного пассажира общественный транспорт расходует значительно меньше энергии и создает меньше загрязнений, чем личный автомобиль.

В городах, где общественному транспорту отдается приоритет, улучшается качество воздуха, снижается уровень шума и оптимизируется эффективность использования уличного пространства. При этом все зависит от комплексного подхода к планированию и постоянных инвестиций в обновление инфраструктуры. К тому же многие города переходят на экологичный подвижной состав: электробусы и автобусы на биотопливе, что дополнительно снижает выбросы и укрепляет природоохранный эффект общественного транспорта.

Международный опыт демонстрирует ряд успешных решений. В Нидерландах и Франции трамваи ходят по отдельным путям, что обеспечивает их бесперебойное движение и высокую скорость. В Бер-

лине, Мюнхене и Лондоне автобусы и трамваи движутся по выделенным полосам, обходя автомобильные заторы. Центральные станции Цюриха и Базеля превращены в мультимодальные узлы с удобными пересадками между поездами, трамваями и автобусами. В Швеции, Дании и Австрии действуют единые проездные билеты и гибкие тарифы, учитывающие потребности разных групп населения [1].

Еще одной тенденцией стало активное развитие концепции «Мобильность как услуга» (MaaS). Суть этой модели заключается в объединении всех видов перевозок — от автобусов и метро до каршеринга и такси — на единой цифровой платформе. Через одно приложение пользователь может спланировать маршрут, забронировать поездку и оплатить ее, что полностью меняет привычный подход к передвижению по городу. Главное преимущество MaaS состоит в том, что пассажир получает персональный сервис, который может полностью заменить личный автомобиль.

В Беларуси активно реализуются мировые тренды. В рамках экологической политики происходит поэтапная замена старых автобусов на электробусы белорусского производства и гибридные модели. Одновременно реализуются проекты по бесконтактной оплате проезда с помощью банковских карт и NFC-устройств. Для удобства пассажиров создаются новые пересадочные узлы, объединяющие станции метро, автобусные и троллейбусные остановки, а также платформы пригородных поездов.

Источники

1. Общественный транспорт зарубежных стран // Страны мира, путешествия. — URL: <https://vizit-nvk.ru/obschestvennyy-transport-zarubezhnyh-stran> (дата обращения: 20.10.2025).

2. 7 основных тенденций в сфере автомобильной мобильности как услуги (MaaS) // Verified Market Reports. — URL: <https://www.verifiedmarketreports.com/ru/blog/top-7-trends-in-mobility-as-a-service-maas> (дата обращения: 22.10.2025).

Е. А. Бабинская
БГЭУ (Минск)

Научный руководитель — Ли Чон Ку, канд. экон. наук, доцент

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПЕРСПЕКТИВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ РЫНКА ОБЩЕСТВЕННОГО ПИТАНИЯ МИНСКА

Развитие общественного питания определено в ряде программ и стратегически важных документах: Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь