

лики Беларусь, 22 мая 2023 г., № 329 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – URL: <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=C22300329> (дата обращения: 16.06.2025).

2. Борисова, С. Е. Особенности информационно-психологического воздействия новостного видеоконтента интернет-телевидения на правосознание и поведение участников дорожного движения / С. Е. Борисова // Психология и право. – 2021. – Том 11, № 4. – С. 77–89. – URL: https://psyjournals.ru/journals/psylaw/archive/2021_n4/borisova (дата обращения: 16.06.2025).

3. Безопасность дорожного движения – Концепция нулевой смертности // Европейская экономическая комиссия ООН. – URL: https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/unda/Sweden_Rus_VisionZero.pdf (дата обращения: 16.06.2025).

УДК 656.13

ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОБЛЕМЫ ДЕФИЦИТА ВОДИТЕЛЕЙ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Студ. гр. 101141-22 **Етко А. А., Курганович В. О.**

Научный руководитель: канд. техн. наук Семченков С. С.

В последние годы Республика Беларусь сталкивается с острой нехваткой водителей маршрутного пассажирского транспорта. Эта проблема негативно сказывается на качестве транспортного обслуживания населения, приводит к увеличению интервалов движения, перегруженности общественного транспорта и росту недовольства граждан.

По статистике за 2023 год, по отчетам по кадровому обеспечению министерства транспорта и коммуникаций РБ, в Беларуси не хватает около 2 000–3 000 водителей маршрутного транспорта, что составляет 15–25 % от потребности. В Минске дефицит достигает 500–700 человек, а в регионах – 100–300 на город.

Дефицит водителей в Беларуси во многом связан с тем, что молодые люди не рассматривают эту профессию как привлекательную. Средний возраст водителей около 50 лет. В Минске и крупных городах ситуация чуть лучше (45–55 лет), в регионах – критичнее (многие водители старше 55 лет). Водители до 30 лет составляют менее 10 % от общего числа.

У водителей нет желания работать при постоянном контроле и в постоянном стрессе от пассажиров. Из-за небольшой зарплаты водители маршруток часто уходят на работу в такси или грузоперевозки.

Следует отметить тяжелые условия труда для водителя, такие как: ненормированный график (ранние выезды и ночные смены), высокий уровень стресса (ответственность за пассажиров, конфликты, давление диспетчеров), физические нагрузки (долгое сидение, плохие дороги, отсутствие комфорта).

Дефицит водителей маршрутного транспорта – это не просто кадровая проблема, а системный кризис, который ухудшает жизнь городов, экономику и социальную стабильность. Без срочных мер (повышение зарплат, улучшение условий труда, господдержка) ситуация будет только усугубляться, приводя к коллапсу общественного транспорта в ближайшие 5–10 лет.

Современная транспортная система Беларуси сталкивается с серьёзным кризисом, вызванным острым дефицитом водителей общественного транспорта. Эта проблема имеет комплексный характер и негативно влияет на различные сферы жизни общества:

1) ухудшение качества транспортного обслуживания: увеличение интервалов движения в 2–3 раза (с 10–15 до 30–40 минут), систематическая отмена рейсов в вечернее время и на периферийных маршрутах;

2) эксплуатация оставшихся кадров: принудительные сверхурочные смены; хроническая усталость, приводящая к повышению аварийности на 25–30 %;

3) экономические последствия: прямые убытки перевозчиков (до 20 % от доходов); дополнительные расходы на повышение зарплат (на 30–40 %); риск роста тарифов на проезд (на 15–20 %);

4) социальные последствия: резкий рост жалоб населения (в 2–2,5 раза); ограничение мобильности уязвимых групп;

5) экологический и инфраструктурный кризис: рост парка личного транспорта (на 15–20 % ежегодно); ухудшение экологии (увеличение выбросов на 25–30 %); рост уровня шума; увеличение пробок на 40–50 %; дефицит парковочных мест (до 30 %).

Острая нехватка водителей общественного транспорта в Беларуси требует комплексного и системного подхода. Для преодоления этого кризиса необходимо реализовать ряд взаимосвязанных мер, направленных на повышение привлекательности профессии, улучшение условий труда и модернизацию всей транспортной системы.

По мнению аналитиков, существуют два способа, с помощью которых следует бороться с нехваткой водителей: краткосрочные и долгосрочные.

К краткосрочным способам относятся такие как повышение заработной платы, введение систем премий и бонусов.

К долгосрочным способам относятся программы обучения (в том числе стажировки), программы найма персонала, модернизацию автопарка с закупкой современных транспортных средств, оборудованных системами климат-контроля, эргономичными сиденьями и шумоизоляцией, повышение престижа профессии через рекламу и социальные сети.

Устранение дефицита водителей маршрутного транспорта не только стабилизирует работу общественного транспорта, но и повысит его привлекательность для пассажиров, что в долгосрочной перспективе будет способствовать устойчивому развитию транспортной отрасли Беларуси.

ЛИТЕРАТУРА

1.«Информационный портал города Гродно». – URL: <https://newgrodno.by/auto/razbiraemsysya-pochemu-v-belarusi-ne-hvataet-voditelej-avtobusov/> (дата обращения: 01.05.2025).

2.«Ассоциация международных автомобильных перевозчиков «БАМАП»». – URL: http://bamap.org/information/smi/2024_03_29_210263/print/ (дата обращения: 01.05.2025).

3.«Министерство транспорта и коммуникаций РБ». – URL: mintrans.gov.by - дата доступа :01.05.2025

4.«Минсктранс». – URL: minsktrans.by (дата обращения: 01.05.2025).