

вестности и предоставление точной информации являются неотъемлемыми условиями успешного взаимодействия в сфере страхования. Важно, чтобы страхователи осознавали свою ответственность и понимали, что честность и прозрачность в отношениях со страховщиком не только защищают их интересы, но и способствуют стабильности и надежности всего страхового рынка.

ЛИТЕРАТУРА

1. Страхование гражданской ответственности таможенного представителя. – URL: <https://beg.by/dlya-biznesa/dobrovolnoestrakhovanie/otvetstvennost/strakhovanie-grazhdanskoy-otvetstvennosti-tamozhennykh-predstaviteley/> (дата обращения: 11.05.2025).
2. Страхование гражданской ответственности. – URL: <https://fingramota.by/ru/guide/practical/strahovanie-go?cookies=false> (дата обращения: 11.05.2025).
3. Таможенное регулирование и ответственность. – URL: <https://beg.by/dlya-biznesa/dobrovolnoe-strakhovanie/otvetstvennost/> (дата обращения: 11.05.2025).
4. Баранов, И. П. Страхование профессиональной ответственности / И. П. Баранов. – 2021. – 85 с.

УДК 656.13

О ФОРМИРОВАНИИ МАРШРУТНОЙ СЕТИ ПОДВОЗЯЩЕГО ПРИНЦИПА

Магистрант **Земба А.П.**, аспирант **Корольчук М. А.**

Научный руководитель: канд. техн. наук, доц. Лукьянчук А. Д.

Город Минск, будучи физическим и политическим центром Республики Беларусь, является глобальным объектом притяжения жителей за счет большого количество предприятий всех секторов экономики. На рис. 1 представлена динамика численности населения [1].

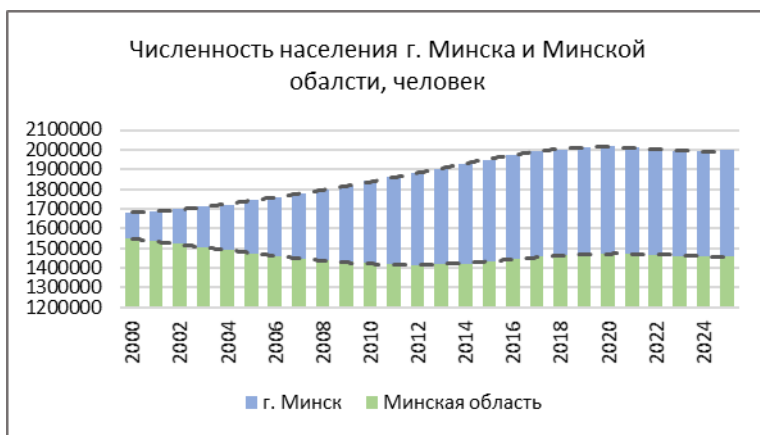


Рисунок 1 – Динамика численности населения

Так, вместе с ростом населения, для обеспечения сообщения транспортом общего пользования, исполнительной властью г. Минска и Минской области производится расширение и перераспределение производственных баз подвижного состава государственных перевозчиков пассажиров в регулярном сообщении – государственного предприятия «Минсктранс» и ОАО «Миноблавтотранс».

Поскольку бесчисленное расширение производственной базы г. Минска ограничивается свободными площадями застройки и высокими трудозатратами на содержание подвижного состава, со стороны исполнительной власти города ведется политика максимального экономически рационального использования подвижного состава, выраженная в реформировании маршрутной сети.

Основным принципом реформации является организация движения наземного пассажирского транспорта через либо непосредственно к магистральным рельсовым видам транспорта (трамвай, метрополитен, железнодорожный транспорт городских линий) как к наиболее вместительным видам транспорта, курсирующим по крупнейшим направлениям интересов пассажиров.

Поскольку рельсовый транспорт является наименее изменяемым видом транспорта в части маршрутов движения, сеть рельсового транспорта (включая городские линии железнодорожного транспорта) г. Минска представляет собой каркас магистрального беспре-

ребойного транспорта (бесперебойность движения достигается особой важностью и тяжестью последствий простоев подвижных единиц на линии; в ряде случаев аварийные ситуации парализуют движение на соответствующей линии) [2].

Так, результатом реформации за один год является следующая характеристика маршрутной сети г. Минска: на 01.05.2025 действующая сеть состоит из 294 маршрутов пассажирского транспорта (221 – автобусный, 64 – троллейбусных, 8 – трамвайных), из них 93 % осуществляют подвоз к действующим линиям Минского метрополитена. Отражение проводимой работы также есть и в части Минского метрополитена: за январь–апрель 2025 года в сравнении с аналогичным периодом прошлого года количество перевезенных пассажиров на наземном транспорте увеличилось на 5,4 %, в Минском метрополитене – на 6,2 %.

ЛИТЕРАТУРА

1. Республика Беларусь, 2024 / Республика Беларусь, Национальный статистический комитет ; пред. редкол. И. В. Медеведева. – Минск : Белстат, 2025. – 317 с.

2. Планирование устойчивой городской мобильности / И. Н. Пугачев, А. О. Лобашов, С. С. Семченков [и др.] – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2023. – 147 с.

УДК 330

ОЦЕНКА СТОИМОСТИ ВРЕДА ЗДОРОВЬЮ ПРИ ДТП

Студ. гр. 101142-21 **Жук Д. В.**

*Научный руководитель: канд. экон. наук, доц. **Шабека В. Л.***

Нормативная база и правовые аспекты.

Оценка ущерба здоровью в Республике Беларусь регламентируется рядом нормативно-правовых актов. Среди основных документов можно выделить: