

УДК 656.07

О. В. БЫЧЕНКО, канд. техн. наук
Белорусский государственный университет транспорта

РАЗВИТИЕ СТРОИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ОСОБЕННОСТИ ЕЁ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Рассмотрены тенденции развития строительного комплекса, проблемы улучшения состояния жилищного фонда, направления, способствующие наращиванию жилищного строительства, особенности реализации строительной деятельности на железной дороге.

Строительная отрасль обеспечивает развитие сфер материального и нематериального производства, является базой для улучшения состояния социальной сферы (жильё, школы, больницы, магазины), обеспечивает рост валового внутреннего продукта (ВВП), доля строительства в структуре которого составляет примерно 5 %. Также она осуществляет строительство и обновление объектов инженерной и транспортной инфраструктуры, объединяет подрядные строительные и монтажные организации, предприятия по производству строительных материалов и изделий, а также обслуживающие их организации. Строительной деятельностью в 2022 г. занимались 8034 организации, в том числе, государственной формы собственности – 288 (3,6 %), частной – 7450 (92,7 %), иностранной формы собственности – 296 (3,7 %).

Анализ изменения числа организаций, занятых в строительстве, показал уменьшение их количества с 10173 в 2015 г. до 8357 в 2020 г., т. е. на 17,85 %, до 8034 в 2022 г., т. е. на 4,3 % по сравнению с 2020 г. Численность персонала в 2023 г. составила 184, 3 тыс. работников.

Такая отрицательная динамика объясняется многими причинами: недостаточным инвестированием, проблемами с получением банковских кредитов, повышением стоимости используемых материалов, а также снижением платежеспособности населения. Сокращение строительных организаций приводит и к сокращению возможности освоения инвестиций, идущих на строительство жилых помещений, замораживанию начатых объектов, продлению сроков строительства.

Жилищный фонд (ЖФ), как элемент инфраструктуры, характеризует уровень благосостояния народа, степень удовлетворения потребностей населения в жилье. Его состояние и качество постоянно анализируются, ведутся работы по его обновлению и модернизации.

Анализ структуры жилищного фонда по формам собственности показал, что в нём преобладает частный ЖФ, доля которого в 2022 г. составила 94,2 % (в 2020 г. – 94,06 %), а доля государственного – 5,8 % (в 2020 г. – 5,94 %). Объемы строительства жилья снизились с 5055,3 тыс. м² в 2015 г. до 4152,60 тыс. м² в 2020 г. и продолжают снижаться.

Проблемы, связанные с жилищным строительством, обусловлены многими причинами, которые формировались годами и не могут быть быстро решены.

Решение этих проблем требует компетентного подхода и комплексного анализа факторов, таких как место проживания потребителя, образ жизни в населенных пунктах различного типа, размер располагаемых ресурсов, тип жилых помещений и их благоустройство. Потребность в жилье, как правило, больше в крупных городах, чем в средних; в малых – выше, чем в сельских населенных пунктах.

На конец 2022 г. жилищный фонд Республики Беларусь составил 270,6 млн м² (по сравнению с 2020 г. увеличился на 6,2 млн м², или 2,3 %), в том числе в городах и поселках городского типа 189,8 млн м², в сельских населенных пунктах – 80,8 млн м². В структуре по месту проживания населения преобладал городской жилищный фонд, доля которого составила 70,76 %, сельского – 29,24 %.

Комплексное решение выявленных проблем обеспечивается путём разработки государственных программ, направленных на интенсификацию экономических процессов, способствующих удовлетворению потребности населения в жилье.

Осуществление государственной программы «Строительство жилья» на 2021–2025 годы предусматривает увеличения ввода в эксплуатацию жилья общей площадью 21,4 млн м², а распределение инвестиций по годам обеспечивает выполнение заданной программы. Так, в 2021 г. при задании 4 млн м² введено в эксплуатацию 4,39 млн м², в 2022 г. при задании 4,2 введено 4,2 млн м² (меньше, чем в 2021 г. на 3,7 %).

Мониторинг выполнения установленных показателей позволяет оперативно реагировать на возникающие риски и корректировать плановые значения. В последующие годы предполагается увеличивать темпы роста этого показателя по сравнению с предшествующим периодом: в 2023 г. на 2,3 %, в 2024 г. на 2,3 %, в 2025 г. на 2,3 %, что позволит выйти на контрольные цифры, установленные программой.

Наращивание объёмов жилищного строительства способствует удовлетворению потребности населения в качественном жилье. Интенсивность освоения инвестиций можно охарактеризовать показателем «обеспеченность населения жильём», который рассчитывается как отношение эксплуатируемой площади жилья к численности населения (в м², приходящихся на 1 человека). Программой предусмотрен рост обеспеченности с 28,1 м² в 2021 г. до 28,5 м² в 2025 г.

Фактический показатель обеспеченности уже в 2022 г. превысил прогнозные значения и составил 29,4 м² на 1 жителя.

Увеличение финансирования объёмов жилищного строительства с 34,3 до 34,7 млн руб., строительства объектов инфраструктуры с 4,4 до 4,5 млн руб. не позволит значительно увеличить предложения жилья, поэтому предусматривается возможность привлечения дополнительных источников финансирования, например, предоставление льготных кредитов.

Создание системы льготного кредитования позволит расширить возможности получения жилья и увеличить объёмы ввода в эксплуатацию жилых домов. Государственная поддержка стимулировала привлечение средств граждан в строительство жилья. Платёжеспособный спрос на строительную продукцию увеличился, качественные характеристики жилых помещений тоже улучшились. Возможность использования дополнительных кредитных ресурсов привела к удорожанию 1 м² жилья. Однако разный уровень доходов населения не позволяет в полной мере использовать данные ресурсы, поэтому необходимо рассматривать и другие возможности получения жилья.

Важным направлением удовлетворения существующего спроса является изучение факторов, влияющих на него, и выработка политики, направленной на его удовлетворение.

В Беларуси в 2022 г. в очереди на улучшение жилищных условий стояло 586 864 семей, из них 36 799 многодетных, 272 922 молодых семей. Число семей, улучшивших условия, – 26 769, или 4,3 % от состоящих на учёте, в том числе 11 241 многодетных, 7207 – молодых. Каждый четвертый житель республики имеет право улучшить свои жилищные условия, но не имеет возможностей для этого.

Если приобретение жилья в собственность, даже с привлечением кредитов, проблематично, необходимо рассматривать другие пути, например, строительство социального жилья.

Социальное жильё – шанс для граждан получить бесплатное жильё. Согласно положениям Жилищного кодекса именно в компетенцию местных органов власти входит организация строительства такого жилья и его финансирование [2]. На такое жильё могут претендовать молодые и многодетные семьи, малообеспеченные, нетрудоспособные граждане.

Перспективным направлением является развитие строительства арендного жилья, его доля в 2022 г. составила 3,4 % от эксплуатируемой площади жилых домов.

Развитие альтернативных путей получения жилья будет способствовать повышению обеспеченности населения жильём и улучшению социального климата в государстве.

В целом можно выделить следующие направления деятельности, ориентированные на улучшение жилищных условий населения:

– совершенствование нормативно-правовой базы в области жилищного строительства;

- повышение комфортности и доступности жилья,
- увеличение бюджетного финансирования, предоставление налоговых льгот, государственных гарантий и другие механизмы;
- расширение рынка доступного и комфортного жилья;
- развитие таких финансовых механизмов, как система жилищных строительных сбережений и ипотека, а также жилья для предоставления его в найм.

Совершенствование нормативно-правовой базы выразилось в разработке и опубликовании в 2023 г. Кодекса об архитектурной и градостроительной деятельности (Строительный кодекс), основные положения которого начали действовать с июля 2024 г. В нём упорядочены понятийный аппарат, перечень услуг, которые могут оказывать инженерные организации, оптимизированы документация при проведении текущего ремонта, ведение реестров (по аттестатам соответствия и квалификационным аттестатам ИТР) в электронном виде и др. Кодекс позволит обеспечить на законодательном уровне единые требования к участникам строительства и строительной индустрии в целом.

В соответствии с «Национальной стратегией устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года» долгосрочной целью развития строительства является внедрение современных архитектурно-планировочных решений, исходя из критериев энергоэффективности, ресурсоэкономичности и экологической безопасности, а также удовлетворение потребности граждан в доступном и комфортном жилье в соответствии с их индивидуальными запросами и доходами [1].

Вновь принятое постановление Совета Министров «О Национальной стратегии развития экономики замкнутого типа (циркулярной экономики) Республики Беларусь на период до 2035 года» обеспечивает сохранение действующего направления экономного использования ресурсов и повышения качества строительства.

Строительная деятельность, которая существовала внутри других отраслей национальной экономики, сворачивается.

Реформирование транспортной отрасли привело к тому, что с 2006 г. Белорусская железная дорога утратила возможность одновременно осуществлять функции государственного управления и функции субъекта хозяйствования, стала подчиняться Министерству транспорта и коммуникаций. Главными целями её деятельности являются обеспечение потребности в железнодорожных перевозках и получение прибыли. Для их реализации железная дорога имела предприятия, непосредственно связанные с осуществлением перевозочного процесса и не связанные с ним. Изменение структуры управления привело к сокращению непрофильных организаций, которые нуждались в проведении строительных, ремонтных работ. Это промышленные предприятия, предприятия торговли и общественного питания, аптеки, поликлиники, больницы, детские сады. К 2014 г. 71 организация была передана в подчинение Министерства транспорта и коммуникаций, Министерства здравоохранения Республики Беларусь, в коммунальную собственность. В 2023 г. «ушли» такие объекты,

как Гомельский центр автоматизированных систем, Дворец культуры железнодорожников.

На Белорусской железной дороге сократилось и число организаций, занимающихся содержанием непроездных зданий и сооружений. Остались только занимающиеся строительной деятельностью и ориентированные на выполнение различных видов работ, пользующихся спросом на железнодорожном транспорте.

Среднесписочная численность ОАО «Дорстроймонтажтрест», в структуру которого входят 11 филиалов, составляет 2295 человек. Строительно-монтажные поезда, как филиалы, выполняют строительно-монтажные работы, реализуют продукцию собственного производства. Акционерное общество может осуществлять работы и оказывать услуги по строительству, техническому перевооружению, реконструкции, модернизации, капитальному ремонту объектов транспортной инфраструктуры, оказывать услуги населению. Например, Осиповичский завод железобетонных конструкций производит и реализует железобетонные и бетонные конструкции, бетон, раствор, сухие строительные смеси, металлические конструкции. Завод выпускает продукцию, потребляемую в основном железнодорожным транспортом.

Барановичский завод строительных деталей и конструкций специализируется на выпуске продукции из натурального дерева, обеспечивая потребность всех подразделений Белорусской железной дороги в ней. Она нашла применение при оформлении билетных касс на станции «Минск-Пассажи́рский», здания Управления Белорусской железной дороги, учебного корпуса Академии управления при Президенте Республики Беларусь и др. В состав акционерного общества входит также Брестский завод железобетонных конструкций и строительных деталей.

Содержание железнодорожных путей в исправном состоянии является основной сферой деятельности УП «Ремпуть» Белорусской железной дороги, которое выполняет строительно-монтажные работы для организаций, входящих в состав Белорусской железной дороги, добывает камень для строительства, песок, гравий, разрабатывает песчано-гравийные месторождения. Структурными подразделениями УП «Ремпуть» являются путевые машинные станции.

Повышение эффективности использования производственного потенциала этих организации способствует повышению эффективности работы Белорусской железной дороги, экономному расходованию ресурсов, повышению качества перевозок, безопасности движения поездов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года // Экон. бюл. НИЭИ М-ва экономики Респ. Беларусь. – 2015. – № 4. – С. 100.

2 Итоги работы стройкомплекса Республики Беларусь в 2022 году обсудили на заседании коллегии Министерства архитектуры и строительства // Национальный право-

вой Интернет-портал Республики Беларусь. – URL : <https://pravo.by/novosti/obshchestvenno-politicheskie-i-v-oblasti-prava/2023/mart/73478/> (дата обращения : 17.06.2024).

3 О государственной программе «Строительство жилья на 2021–2025 годы» : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 28 янв. 2021 г. № 51 // Министерство архитектуры и строительства Республки Беларусь. – URL : <http://mas.gov.by/uploads/documents/Postanovlenie-Soveta-Ministrov-Respubliki-Belarus-ot-28.01.2021-N-51-red.-ot-27.12.2023-O-Gosudar....pdf> (дата обращения : 17.06.2024).

4 О Национальной стратегии развития экономики замкнутого цикла (циркулярной экономики) Республики Беларусь на период до 2035 года : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 29 мая 2024 г. № 393 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – URL : <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=C22400393> (дата обращения : 17.06.2024).

O. V. BYCHENKO, PhD
Belarusian State University of Transport

THE DEVELOPMENT OF THE CONSTRUCTION ACTIVITY OF THE REPUBLIC OF BELARUS AND THE SPECIFICS OF ITS IMPLEMENTATION IN RAILWAY TRANSPORT

The trends in the development of the construction complex, the problems of improving the condition of the housing stock, the directions contributing to the increase in housing construction, the specifics of the implementation of construction activities on the railway are considered.

Получено 18.10.2024

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 17. Гомель, 2024**

УДК 621.331

*O. Г. БЫЧЕНКО, канд. экон. наук, доцент, Ю. В. ЛАВРЕНЧУК,
М. В. ПАЦКЕВИЧ*
Белорусский государственный университет транспорта

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Анализируются экономические, экологические и технологические аспекты перехода Белорусской железной дороги на электрическую тягу. Особое внимание уделяется влиянию электрификации на повышение эффективности работы железнодорожного транспорта, снижение эксплуатационных затрат и улучшение экологической ситуации.