

В 2019 году, как видно из таблицы 2, структура инвестиционного портфеля коммерческих банков включала в себя вложения в долговые обязательства, главным образом государственные облигации, и акции [1].

Таблица 2 – Инвестиционный портфель коммерческих банков, млн. руб.

Структура инвестиционного портфеля	01.12.2018	%	01.11.2019	%
Вложения в долговые обязательства	12880,4	96,98	13774,5	97,18
Вложения в акции	401,6	3,02	399,8	2,82
Итого:	13282	100	14174,3	100

Можно заметить, что белорусские коммерческие банки постепенно увеличивают размер своих инвестиционных вложений, отдавая предпочтение преимущественно долговым обязательствам. Доля вложений в облигации составила на 01.11.19 более 97% инвестиционного портфеля.

Подводя итоги, можно сделать вывод о том, что коммерческие банки могут значительно повысить эффективность своей деятельности, увеличивая объем банковских операций и повышая качество выполняемых основных функций, как сберегательной (привлечение средств), так и кредитно-инвестиционной. Это будет способствовать увеличению прибыли и рентабельности нормативного капитала банков, позволит привлечь к сотрудничеству крупные организации, предоставляя им услуги и по кредитованию, и по размещению средств на депозитных счетах.

В настоящее время депозиты юридических лиц составляют всего 30% в их общей структуре [3]. А так как ресурсная база банков создается главным образом за счет депозитных средств, они представляют собой главный пассив банков, который переходит в актив, используемый для выдачи кредитов. Сокращение же объема депозитов может привести к уменьшению кредитного фонда банковской системы и снижению инвестиционной активности банков.

Следовательно, для того, чтобы белорусские банки продолжали увеличивать объемы кредитно-инвестиционной деятельности, необходимо повышать как величину нормативного капитала, так и эффективность его использования.

Список литературы:

1. Ежемесячный статистический бюллетень НБ Республики Беларусь [Электронный ресурс] – Режим доступа https://www.nbrb.by/publications/bulletin/stat_bulletin_2019_10.pdf – Дата доступа: 16.12.2019.
2. Финансовый портал Республики Беларусь [Электронный ресурс] – Режим доступа <https://myfin.by/wiki/term/kommercheskie-banki-belarusi> – Дата доступа: 16.12.2019.
3. Экономический справочник [Электронный ресурс] – Режим доступа <http://econtool.com/deyatelnost-kommercheskih-bankov.html> – Дата доступа: 16.12.2019.

УДК 658

УСТОЙЧИВОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ: ОЦЕНКА ВИТЕБСКОГО РЕГИОНА

Стригоцкая А. Г.

*Витебский государственный технологический университет, г. Витебск
Научный руководитель: Жучкевич О. Н., ст. преподаватель*

Устойчивость регионов в значительной степени определяется эффективностью функционирования различных отраслей и видов деятельности. Существенное место при этом занимает уровень развития транспортной системы. Ее устойчивость характеризуется способностью удовлетворять транспортные потребности как экономических субъектов, так и населения. При этом следует выделять три аспекта устойчивости транспортной системы: экономический, социальный и экологический (таблица 1).

Таблица 1 – Характеристики устойчивости транспортной системы региона

Характеристики устойчивости транспортной системы региона		
Экономические	Социальные	Экологические
Доля транспорта в ВРП Динамика грузооборота Динамика пассажирооборота Рентабельность услуг Удельный вес убыточных предприятий	Доступность транспорта Безопасность и надежность транспорта Скорость перемещения Уровень транспортной доступности для маломобильных категорий населения Уровень расходов на транспорт	Уровень выбросов в окружающую среду Уровень шума
Протяженность дорог Разветвленность маршрутной сети Объем городского трафика	Уровень автомобилизации населения Техническое состояние транспортных средств Состояние дорожной инфраструктуры	

Источник: собственная разработка.

Различные показатели и характеристики тесно связаны между собой. Так, разветвленность маршрутной сети оказывает непосредственное влияние на доступность транспорта, тем самым решая социальные проблемы региона, и в то же время это ведет к увеличению объема перевозок и росту доходов транспортных организаций, что определяет экономическую устойчивость транспортной системы. А техническое состояние транспортных средств и дорожной инфраструктуры не только является основой безопасного, надежного и быстрого перемещения, но и существенно влияет на экологию в регионе.

В 2019 году в Витебской области объем деятельности транспортной отрасли составил 7,4 % в ВРП. Как показал факторный анализ, наиболее существенное положительное влияние на экономический рост оказывают объем грузооборота и количество перевезенных пассажиров, протяженность автомобильных дорог, доля инвестиций в транспортную деятельность, а также количество дорожно-транспортных происшествий в расчете на 100 тыс. человек.

По показателю протяженности дорог, в том числе автомобильных дорог с твердым покрытием, Витебская область является лидером в стране. В то же время за 10 месяцев 2019 г. грузооборот всех видов транспорта, выполненный организациями и индивидуальными предпринимателями региона, составил лишь 98,9 % к уровню аналогичного периода 2018 г. Количество перевезенных пассажиров снизилось на 4,9 %, а пассажирооборот – на 3,6 %. Проблемой региона является низкая рентабельность услуг в сфере транспортировки (5,6 % против 13,5 % в 2018 г.). При этом чистая прибыль организаций Витебского региона за январь-сентябрь 2019 г. по транспортному виду деятельности уменьшилась более чем на треть [1].

Существенной задачей транспортного обслуживания является оптимизация городской транспортной сети. В настоящее время перевозка пассажиров обеспечивается по 171 городскому, 483 пригородным, 43 междугородным, 7 международным маршрутам. На территории Витебской области для перевозки пассажиров задействовано 860 автобусов, 94 троллейбуса, 78 трамваев, а также 176 перевозчиков частной формы собственности и более 500 единиц автомобилей такси. В среднем в сутки перевозится 437 тыс. пассажиров. Общая протяженность городских автобусных маршрутов составляет 653,7 км, троллейбусных – 277,2 км, трамвайных путей – 119,3 км. Несмотря на достаточно разветвленную маршрутную сеть, объемы перевозок пассажиров общественным транспортом снижаются, что существенно сказывается на финансовых показателях транспортных организаций. А это в свою очередь сдерживает обновление парка транспортных средств и дальнейшее развитие транспортной системы региона. Так, за 10 месяцев 2019 г. убыточность автобусного транспорта составила 6,9 %, городского электрического транспорта – 1,8 %. Окупаемость маршрутов в среднем составляет: по трамваям - 57 %, троллейбусам – 75,8 %, автобусам – 69,2 %. Прибыльным является лишь один городской автобусный маршрут.

Важной проблемой является рост уровня автомобилизации населения. С одной стороны, это свидетельствует о повышении его благосостояния и уровня жизни, с другой – влияет на качество городского транспортного обслуживания и состояние окружающей среды. Так,

количество личных легковых автомобилей в Витебской области увеличилось за 5 лет с 304,5 тыс. штук до 364,2 тыс. штук. Исследование показало, что высокая интенсивность движения наблюдается в разных частях города: в центре, в промышленной зоне, на выезде из города. Причем легковые автомобили составляют 88,6 % от общего количества транспортных средств. На долю автобусов приходится 5,6 %, а на наиболее экологичные виды транспорта – трамваи и троллейбусы – лишь 1,8 % [2].

При этом в 2018 г. выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух от мобильных источников в Витебской области составили 88,2 тыс. тонн, в расчете на одного жителя это составляет 166 кг. В то же время многочисленные исследования доказывают, что обеспечение равномерного движения транспорта со скоростью более 15 км/час снижает выбросы в атмосферу твердых частиц на 36 %, а при скорости более 30 км/час - на 42 %.

Социальный аспект рассматриваемой проблемы связан со снижением качества транспортного обслуживания, большими временными затратами и увеличением расходов на перемещение. Кроме того, большая интенсивность потоков ведет к повышению аварийности и создает угрозу безопасности движения

Так, в настоящее время средняя скорость городских автобусов составляет 16,06 км/час, троллейбусов – 14,4 км/час, трамваев – 14 км/час. На основные виды перемещений (к местам работы и учебы и обратно) с использованием общественного транспорта население затрачивает в среднем минимум 30 - 50 мин., что для территории такого города как Витебск достаточно много.

Еще одной проблемой, влияющей как на привлекательность общественного транспорта, так и на уровень и динамику доходов по перевозкам, является неприемлемое расписание движения. Так, некоторые автобусы следуют в смежном направлении с минимальным интервалом (2-3 мин.), что не дает возможности скопления пассажиров на остановке. Или же наоборот, выполняются рейсы с большим разрывом во времени, в результате чего пассажирам приходится пользоваться услугами такси, что снижает выручку на маршрутах автобусного парка на 10-20 %. Сбои в графике движения также связаны со значительным износом транспортных средств. В настоящее время по автобусам он составляет 95,3 %, троллейбусам – 76,16 %, трамваям – 77,56 %.

Важнейшей характеристикой устойчивости транспорта является транспортная доступность для маломобильных категорий населения. Несмотря на наличие соответствующих типов автобусов и троллейбусов, их активное использование, а значит и мобильность граждан, ограничены. Прежде всего, это связано с недостаточным уровнем развития безбарьерной среды в целом: неудобные остановочные пункты, высокие бордюры, переполненный транспорт, неприспособленные места пересадки, а также культура обслуживания.

Таким образом, решение экономических, социальных, экологических проблем транспортного обслуживания требует повышения эффективности управления транспортной системой по следующим направлениям:

- прогнозирование пассажиропотока и на этой основе формирование маршрутной сети и обоснованных графиков движения общественного транспорта с учетом спроса на транспортные услуги;

- повышение скорости движения автобусов путем предоставления им приоритетов движения по главным улицам города, в том числе на основе организации выделенных полос для движения;

- проведение политики сдерживания использования личных автомобилей для внутригородских перемещений, что возможно при достаточно высоком качестве функционирования общественного транспорта;

- обеспечение доступности транспорта для людей с ограниченными возможностями на основе формирования эффективной безбарьерной среды;

- создание условий для развития альтернативных способов передвижения, популяризация и развитие велокультуры.

Важнейшая роль в решении как стратегических, так и тактических задач при этом принадлежит внедрению и развитию интеллектуальных транспортных систем, позволяющих повысить мобильность населения, осуществлять контроль перевозок, управлять транспортными потоками, снижать вредное воздействие транспорта на окружающую среду.

Список литературы:

1. Социально-экономическое положение Витебской области в январе-октябре 2019 г. Статистический бюллетень. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://vitebsk.belstat.gov.by>. – Дата доступа: 4.12.2019.
2. Жучкевич, О. Н. Оценка интенсивности транспортных потоков в Витебске / О. Н. Жучкевич, А. В. Гончаревич, В. А. Кондратенко // Материалы докладов 51-й международной научно-технической конференции преподавателей и студентов в двух томах. – Том 1. – Витебск. УО ВГТУ. – 2018.– С. 105-107.

УДК 658

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ КРИПТОВАЛЮТ ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ДРУГИХ СТРАН

Романович К. Г.

**Могилевский институт Министерства внутренних дел Республики Беларусь, г. Могилев
Научный руководитель: Борщевская А. Э., к.ю.н. ст. преподаватель**

Финансовые отношения, как и любые другие, находятся в постоянном развитии. Наряду с использованием традиционных инструментов платежей последнее время особую популярность приобретает оплата товаров, работ и услуг криптовалютой.

Распространение криптовалют на финансовом рынке обострило внимание на двух ключевых вопросах. Во-первых, насколько криптовалюты отвечают основным требованиям к деньгам и могут ли они играть ту же роль на рынке и заменять официальные денежные единицы. Во-вторых, как появление криптовалют может изменить природу монетарной политики и может управление денежной массой осуществляться децентрализованно с помощью алгоритмов.

Для того чтобы стать элементом мировой финансовой системы, необходима разработка и законодательное закрепление правового регулирования оборота криптовалют. Преждевременно считать, что криптовалюты смогут полностью заменить имеющиеся платежные средства, но их капитализация на рынке с каждым годом растет, поэтому не стоит недооценивать их потенциальные возможности и игнорировать связанные с ними риски. Криптовалюты как новая категория финансовых активов имеют все шансы стать неотъемлемой частью мировой экономики. Учитывая изложенное, вопрос разработки эффективных регулятивных подходов к осуществлению операций с криптовалютами является чрезвычайно актуальным.

Предметом нашего исследования является изучение правовой основы оборота криптовалюты в зарубежных странах и внесение предложений по совершенствованию национального законодательства.

21 декабря 2017 года в Республике Беларусь был принят Декрет Президента Республики Беларусь №8 «О развитии цифровой экономики». Данный нормативно-правовой акт на законодательном уровне урегулировал криптоиндустрию на территории Республики Беларусь. Данным нормативным правовым актом были легализованы смартконтракты, физические лица получили правомойнить (добывать криптовалюту), покупать ее, хранить и продавать. Юридические лица в свою очередь приобрели право самостоятельно создавать токены (единица учета, не являющаяся криптовалютой, предназначена для представления цифрового баланса, а именно выполняет функцию ценных бумаг в цифровом мире). Также все физические лица до 1 января 2023 года освобождены от налогообложения на все криптовалютные транзакции, а именно: от подоходного налога, налога на прибыль и налога на добавленную стоимость, в связи с непризнанием криптовалютных операций предпринимательской деятельностью.

Однако ответственным законодательством не урегулирован вопрос о том, могут ли криптовалюты выступать средством платежа. В соответствии со ст. 14, 232, 274 Банковского кодекса Республики Беларусь закрепляются две формы платежа: наличный и безналичный, в