

Литература:

1. Измерение информационного общества. Отчет 2015 год. Резюме / Международный союз электросвязи. – Женева, 2015. – 54 с.
2. Бельский, А.Б. Многомерная классификация стран мира по уровню развития информационно-коммуникационных технологий / А.Б. Бельский // Труды X Международной зимней школы по институциональной экономике (Екатеринбург, 2-3 дек. 2017 г.) / отв. ред. Е.В. Попов. – Екатеринбург: Ин-т экономики УрО РАН, 2017. – С. 33–38.
3. ICT Development Index 2017 [Electronic resource] / International Telecommunication Union. – Mode of access: <http://www.itu.int/net4/ITU-D/idi/2017/index.html>. – Date of access: 15.07.2018.
4. Measuring the Information Society Report 2017: in 2 vol. / International Telecommunication Union. – Geneva, 2017. – Vol. 1 – 154 p.
5. The World Bank [Electronic resource]. – Mode of access: <https://data.worldbank.org>. – Date of access: 15.07.2018.

<http://edoc.bseu.by>

УДК 338.47

А.А. Вацило

*Белорусский государственный экономический университет
Республика Беларусь, Минск
vashchylahanna@gmail.com*

**ЭКОЛОГООРИЕНТИРОВАННОЕ РАЗВИТИЕ
ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В СИСТЕМЕ
«ЗЕЛеной ЭКОНОМИКИ»¹**

Vashchyla H. Belarus State Economic University, Republic of Belarus, Minsk.

ECOLOGICALLY-ORIENTED DEVELOPMENT TRANSPORT SERVICES IN THE SYSTEM OF «GREEN ECONOMY». Energy efficient transport services are fundamentals of competitive economy, bringing also social and ecological benefit. In the article advantages and features of ecologically-oriented transport services in the system of «green economy» are analyzed.

KEY WORDS: transport services, green transport, green economy, ecology, electric vehicle car.

¹ – выполнено в рамках гранта БРФФИ договор Г18М-099

Энергоэффективные транспортные услуги являются основой конкурентоспособной экономики, принося также социальную и экологическую выгоду. В статье проанализированы преимущества и особенности оказания экологоориентированных транспортных услуг в системе «зеленой экономики».

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: транспортные услуги, зеленый транспорт, зеленая экономика, экология, электромобиль.

Транспортный сектор при выполнении своих важных социально-экономических задач потребляет значительное количество топливно-энергетических и других невозобновляемых ресурсов. На всех этапах производства, эксплуатации и утилизации транспортных средств экологии и населению наносится значительный ущерб: выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух, транспортный шум и вибрация, загрязнение почвы и водных ресурсов, образование отходов, изъятие земельных и лесных ресурсов при строительстве объектов транспортно-логистической инфраструктуры.

Проблема загрязнения окружающей среды обостряется в связи с увеличением парка транспортных средств, суммарной мощности двигателей, расхода топливно-энергетических ресурсов [1]. Наиболее вредное воздействие транспортной системы на экологию в целом оказывает автомобильный транспорт. В таблице 1 представлены статистические данные, показывающие непрерывный рост числа легковых автомобилей в Республике Беларусь за 2011–2017 гг.

Таблица 1 – Наличие легковых автомобилей в личной собственности граждан, тыс. штук

| Регион | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Республика Беларусь | 2646,5 | 2640,8 | 2670,6 | 2827,2 | 2920,2 | 2951,4 | 2972,7 |
| Брестская область | 402,0 | 400,9 | 406,7 | 428,6 | 438,9 | 444,7 | 449,4 |
| Витебская область | 313,6 | 316,0 | 304,5 | 343,2 | 353,4 | 356,3 | 358,5 |
| Гомельская область | 330,7 | 332,9 | 342,2 | 360,8 | 374,9 | 379,5 | 383,5 |
| Гродненская область | 336,2 | 334,1 | 338,6 | 352,7 | 364,6 | 368,6 | 370,7 |
| г. Минск | 598,5 | 587,2 | 595,3 | 619,4 | 634,5 | 636,3 | 634,4 |
| Минская область | 404,7 | 408,9 | 415,0 | 438,7 | 459,0 | 467,0 | 473,8 |
| Могилевская область | 260,8 | 260,8 | 268,3 | 283,7 | 294,9 | 299,0 | 302,4 |

Примечание – Источник: [2, с.40].

Данное увеличение числа легковых автомобилей и других транспортных средств в Беларуси за 2011-2017 гг., а также являющийся следствием этого процесса рост потребления топлива сказываются на увеличении объемов выбросов загрязняющих веществ от мобильных источников в республике. В Республике Беларусь удельный вес выбросов загрязняющих веществ от мобильных источников (основную долю которых составляют транспортные средства) в общем объеме выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух за 2017 год составил 63 процента [2, с. 63]. В Минске ситуация наблюдается еще хуже: 85 % загрязнений воздуха в столице приходится именно на транспорт, что в пересчете на одного жителя составляет приблизительно 90 килограммов загрязняющих веществ в год [3].

Экологоориентированное развитие транспортного сектора – это снижение отрицательного воздействия транспорта на окружающую среду, в том числе на среду жизнедеятельности человека, его здоровье.

Наиболее значимым отличием «зеленого» транспорта от привычного нам является использование альтернативных видов энергии вместо углеродного топлива. К существующим в настоящее время видам «зеленых» автомобилей относятся: электромобили; автомобили на солнечных батареях, природном газе, воде, топливных элементах; гибридные автомобили (которые оборудованы электродвигателем и двигателем внутреннего сгорания), воздухо-мобили, автомобили с гибким выбором топлива. Замена углеродного транспорта на экологичный позволяет снизить выбросы углекислого газа в атмосферу, что уменьшает негативное воздействие транспортных средств на окружающую среду.

Среди преимуществ экологичного транспорта следует выделить:

- снижение платы за электроэнергию;
- уменьшение доли импортного топлива;
- снижение заторов на дорогах и экономия времени;
- понижение уровня шума;
- повышение безопасности дорожного движения и снижение аварийности;
- улучшение качества воздуха;
- снижение рисков для здоровья.

На мировом рынке «альтернативный» автомобильный сектор растет медленными, но уверенными темпами. Ввиду борьбы с глобальным изменением климата и с учетом реализации планов по уменьшению зависимости от традиционных невозобновляемых энергоносителей, правительства многих стран с помощью различных инструментов мотивируют своих граждан покупать именно «зеленые» автомобили. Однако следует отметить, что в настоящее время такие автомобили являются относительно дорогостоящими, имеющими небольшой запас хода и непрактичными для повседневного использования, поскольку еще не создана вся необходимая инфраструктура в большинстве городов мира (специализированные станции для заправки биотопливом, станции для быстрой подзарядки аккумуляторов электромобилей, сервисные центры и т.д.).

В целом, что касается стимулирования продаж «зеленых» автомобилей, то здесь можно выделить три основных направления:

- 1) инициативы производителей и продавцов;
- 2) государственные инициативы (правительство, местные власти);
- 3) инициативы компаний.

Инициативы производителей и продавцов заключаются в реализации лизинговых программ (лизинг или всего автомобиля, или наиболее дорогостоящих элементов – например, батарей или стационарных заправочных/зарядных комплексов), содействии в утилизации вышедших из строя элементов (батарей, электромоторов), предоставлении бесплатной консультационной и технической поддержки.

Инициативы государства часто реализуются с помощью создания определенного «компенсационного пакета» покупателям «зеленого» транспорта и мер по стимулированию спроса на электромобили. Такой «компенсационный пакет» можно разделить на две части: монетарные и немонетарные поощрения. К монетарным поощрениям относятся: льготное кредитование, правительственные субсидии, гранты (государственные бонусные выплаты покупателям гибридов или автомобилей, которые работают на основе альтернативных видов топлива), сниженные тарифы на электроэнергию, освобождение от уплаты налога при регистрации нового экологичного автомобиля, налога на добавленную стоимость, а также дорожного сбора, ввозной пошлины, утилизационного сбора.

Например, в Великобритании правительство предоставляет грант в пять тысяч фунтов на покупку электромобиля, в Америке

государство гарантирует налоговую скидку в 7300 долларов США на приобретение экологичных машин [4]. Также лизинговые компании могут предлагать сниженные процентные ставки при покупке «зеленых» автомобилей, а страховые фирмы предоставлять выгодные условия по своим услугам.

К немонетарным поощрениям можно отнести следующие бонусы: бесплатная муниципальная парковка, бесплатный проезд по платным дорогам, свободное использование выделенных зон (дорожных полос для общественного транспорта или спецтранспорта), бесплатное пользование морскими и речными паромными линиями для владельцев экологичных автомобилей. В то же время некоторые страны практикуют запрет въезда для владельцев бензиновых машин в центры крупных городов.

Инициативы компаний заключаются в финансовой поддержке сотрудников, которые хотят приобрести именно «зеленый» автомобиль, а также в обновлении корпоративного парка автотранспортных средств путем замены обычных автомобилей на их «экологические» аналоги.

Зарубежный опыт (в частности, опыт стран Европейского союза) показывает, что совершенствование автотранспортных технологий и топлива с учетом экологических требований помогает существенно снизить уровень определенных влияний в расчете на одну транспортную единицу, в особенности уровень загрязнения воздуха. Однако такое повышение экологической эффективности не является достаточным для нивелирования вредного воздействия быстро растущих объемов транспорта и инфраструктуры на выбросы парниковых газов, шум и рассеивание мест обитания животных и птиц. Кроме инженерных, технико-технологических решений необходима также более полная и последовательная интеграция транспортной и экологической стратегий государств, чтобы обуздать рост транспортного потока, а также поддержать использование более экологичных подходов – это две ключевые задачи стратегии Европейского союза по устойчивому развитию.

В то же время наиболее важными задачами ближайшего времени для стран Восточной Европы является отказ от освинцованного бензина, внедрение самофинансирования транспортных систем с помощью налога на топливо, а также стремление к использованию менее загрязняющих транспортных средств и внедрение более эффективных режимов проверки и обслуживания.

В Беларуси в настоящее время по данным Госавтоинспекции зарегистрировано 20 электробусов и больше сотни электромобилей [5]. В 2017 году начато серийное производство белорусско-китайского электромобиля Geely (СЗАО «Белджи»). В июне 2018 г. в республике запущено производство китайских электрокаров ZotyeE200 и 2500EV (СП ЗАО «Юнион»).

Однако производители аккумуляторных батарей в Республике Беларусь на данный момент отсутствуют, поскольку их выпуск требует серьезных капиталовложений (не менее 150 миллионов долларов США). Такое производство реально осуществить только при финансовой поддержке крупного инвестора. Кроме того, оно будет импортозависимым, так как собственным сырьем для производства литий-ионных аккумуляторных батарей Беларусь не располагает [5].

Таким образом, в современном мире развитие и использование экологически чистого транспорта является одной из приоритетных сфер работы для большинства стран мира. Оно направлено на обеспечение социально-экономической и экологической эффективности за счет снижения выбросов загрязняющих веществ в атмосферу, сокращения эксплуатационных расходов, ресурсо- и материалоемкости, расширения транспортно-коммуникационных возможностей населения, сохранения его здоровья.

В контексте проблемы мобилизации транзитного потенциала Республики Беларусь в качестве одной из наиболее актуальных и значимых следует выделить задачу экологизации транспортного сектора экономики страны, что определяется как национальными интересами нашего государства, так и приоритетными целями европейской транспортной политики [6, с.45].

Уровень развития транспортной системы государства – один из важнейших факторов экономического развития и цивилизованности национальной экономики. При интеграции в глобальную экономику потребность в высокоразвитой экологически безопасной транспортной системе все более увеличивается, она становится одним из основополагающих факторов вхождения Республики Беларусь в мировое сообщество и занятия в нем достойного места, соответствующего уровню современного высокоразвитого государства.

Литература:

1. Стратегия по снижению вредного воздействия транспорта на атмосферный воздух Республики Беларусь на период до 2020 года

[Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.minpriroda.gov.by/ru/new_url_2009876790-ru/. – Дата доступа: 10.07. 2018.

2. Транспорт и связь в Республике Беларусь, 2018 // Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnayastatistika/publications/izdania/public_compilation/index_9289/. – Дата доступа: 12.07. 2018.

3. Электромобильное будущее Беларуси: что нас ждет [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.kp.by/daily/26827.4/3865942/>. – Дата доступа: 14.07. 2018.

4. UK government launches £5,000 electric car grant scheme [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.theguardian.com/environment/2011/jan/01/electric-car-grant-uk>. – Дата доступа: 15.07. 2018.

5. Электромобили: реальность или далекое будущее? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://1prof.by/news/society/c0ad59f81f0a352.html>. – Дата доступа: 13.07.2018.

6. Ващило, А.А. Развитие транспортно-коммуникационных услуг в Республике Беларусь / А.А. Ващило // Экономический бюллетень Научно-исследовательского экономического института Министерства экономики Республики Беларусь. – 2016. – № 7. – С. 43-51.

УДК 334.75

Ю.А. Волкова

*Гомельский государственный технический университет
им. П.О. Сухого, Республика Беларусь, Гомель
volkova.gstu@gmail.com*

ВЛИЯНИЕ ИНТЕГРАЦИИ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ РЫНКА

Volkova Yu.A. Sukhoi State Technical University of Gomel, Republic of Belarus, Gomel

THE EFFECT OF ENTERPRISE INTEGRATION ON THE MARKET EFFICIENCY. The basic advantages realized by business entities integration, as well the negative effects of integration for public welfare, are considered.

KEY WORDS: integration; efficiency; public welfare.