

## **ЧТО СДЕРЖИВАЕТ РАЗВИТИЕ ВЕЛОДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ?**

*В работе представлены результаты исследования уровня развития велодвижения в Республике Беларусь; анализируются ряд проблем, стоящих перед велоактивистами; приводятся наиболее успешные примеры развития велоинфраструктуры в других странах.*

Велодвижение во многих странах стремительно развивается: все больше людей выбирают более удобные и полезные для здоровья и фигуры (по их мнению) велосипеды вместо привычных для городских жителей троллейбусов и автобусов. Однако этот тренд не до конца ужился в нашей стране. Вопрос лишь: «Почему?» Ведь то, как быстро повышается стоимость проезда в общественном транспорте и цена топлива, должно мотивировать людей выбирать велосипед в качестве своего ежедневного средства передвижения.

Многие специалисты обращают внимание на то, что люди считают велоинфраструктуру в городах Беларуси недостаточно развитой, поэтому вынуждены отказаться от данного вида транспорта. Еще один сдерживающий фактор: в Беларуси так мало велосипедистов, потому что очень долго длится «несезон». Зимы в Беларуси действительно могут быть и морозными, и снежными, но если посмотреть на велосипедное движение в других городах Европы, то ситуация гораздо оптимистичнее. Например, в Стокгольме, городе с похожим климатом, около 9 % горожан постоянно передвигаются на велосипедах. Некоторые эксперты утверждают, что если мороз не слишком сильный, то можно ездить на велосипеде и зимой. Проблема в том, что у нас для этого совсем не развита инфраструктура — дорожки нужно содержать в хорошем состоянии, очищать их от снега и льда.

Развитию велодвижения в Беларуси серьезно препятствует отсутствие доступного проката. Цены попросту отбивают желание прокатиться, да еще и велосипед нужно вернуть в то же место, откуда его брал. А вот качество цене соответствует далеко не всегда. В Западной Европе стоимость проката ниже, хотя велосипеды там обычно гораздо надежнее, а самое главное, можно приехать в нужное тебе место и сдать транспортное средство в другой пункт проката.

Основная головная боль всех минских велосипедистов — неадаптированные тротуары. Высокие бордюры создают неудобства при движении: велосипедист вынужден останавливаться и переступать бордюр. По строительным нормам на пересечении с улицей высота бордюра должна составлять 4–5 сантиметров, а на пересечении с дворовым проездом бордюр должен быть вровень с дорогой. К сожалению, эти нормы выполняются далеко не всегда. Велодорожки и удобные бордюры запланированы при строительстве улиц, однако 60–90 % бордюров на всех новых и отремонтированных улицах не соответствуют нормам [1].

Чтобы велосипед стал полноценным городским транспортом, а велосипедисты полноправными участниками движения, нужно популяризировать велодвижение. Водители и пешеходы постепенно начнут с этим считаться.

Следует подумать, как предоставить возможность ездить на велосипеде даже тем, кто не имеет двухколесного друга. Например, в европейских городах распространена система автоматизированных пунктов проката Bike sharing. На практике это значит, что можно взять велосипед в одной части города, а вернуть в такой же пункт в другой части. Эта система очень удобна и для местных жителей, и для туристов. В Вене, Париже, Дублине и Варшаве таких точек существует до нескольких сотен. В Минске же пункты проката находятся только у специально оборудованных велодорожек и на нескольких автозаправках [1].

В 2018 г. в Беларуси была принята «Национальная концепция о развитии велодвижения», это свидетельствует о том, что велосипедному движению начали уделять большее внимание на государственном уровне. Один из индикаторов, указанных в концепции, увеличение доли использования велосипедов в городах с численностью населения 50 тыс. человек и более до 8–10 %, в городах с численностью населения менее 50 тыс. человек и поселках городского типа — до 15–20 %, в агрогородках и сельских населенных пунктах — свыше 40 % [2].

Доля использования велосипеда в общем объеме всех перемещений в Минске постоянно растет и уже превысила порог в 1 %. Для сравнения, в Варшаве текущая доля велопоездок составляет 4 %, в Берлине — 13–15 % [2].

Резонно будет отметить результаты развития велокультуры в стране, которые, к слову, достигаются с завидной скоростью. Согласно нашему исследованию в столице Беларуси есть почти 800 тыс. велосипедов — почти столько же, сколько и автомобилей. Велосипедистами считают себя 40 % минчан (кто ездит раз в месяц и чаще), активными велосипедистами — 8 %. Рост связан с трендом на здоровый образ жизни. Есть и те, кто выбирает велосипед по экологическим соображениям.

Из позитивных аспектов следует отметить инфраструктуру для велосипедистов. Главная минская велодорожка тянется через весь город от места пересечения МКАД и водохранилища Дрозды к южной части города по проспекту Победителей, через парк Горького, вдоль Свислочи и по Серебрянке. На велодорожке, пролегающей вдоль проспекта Независимости, расположено множество кафе, ресторанов и магазинов, а благодаря хорошему освещению кататься здесь можно и ночью.

Обособленные велодорожки находятся в Лошицком парке, лесопарковой зоне между микрорайонами Дражня, Степянка и Ангарская. Еще одна крупная велодорожка, связывающая спальные районы западной части города и центр, пролегает по улице Притыцкого. Однако одно только строительство велодорожек не способствует развитию велодвижения.

Так, 1 марта 2017 г. стартовал проект «Городское велодвижение в Беларуси». Это комплексный и многоаспектный проект, который финансируется Европейским союзом. Его целевой аудиторией являются национальные и местные органы власти в Беларуси, велосипедные и экологические общественные организации, активисты велосипедного движения, СМИ. Задачами данного проекта являются: создание благоприятных условий для езды на

велосипеде в городах Беларуси посредством улучшений на национальном и региональном уровнях; повышение эффективности неправительственных организаций в области продвижения и развития велосипедной транспортной системы; обеспечение активного участия местных жителей в привлечении внимания городских властей к правам и возможностям велосипедистов [3].

В этом же году продолжилась акция «На работу на велосипеде». Суть акции состоит в том, чтобы заинтересовать людей пересесть из автомобилей и общественного транспорта на велосипеды. Тем, кто выбрал для поездок на работу или учебу велосипед, волонтеры Минского велосипедного общества дарили фрукты [4]. Помогают и тем, кто не умеет ездить на «двухколесном» — существует велошкола, где любого желающего за три-четыре занятия научат держать баланс.

Правильным вектором в развитии велокультуры является ставка на молодежь и подрастающее поколение. Для популяризации велосипедов для такой целевой группы был выбран удачный канал коммуникации, а именно тематические фестивали, которые так любят новые члены велокомьюнити и веловeterаны. Удачным примером реализации идеи является такой небезызвестный фестиваль, как Viva Ровар — велокарнавал на данный момент стал уже полноценным брендом, набирающим свои обороты. Для сравнения: в первом фестивале приняли участие около 3 тыс. человек, а уже в 2018 г. на старт вышло почти 20 тыс. энтузиастов велодвижения [5].

Следует отметить и такие уникальные мероприятия, как ночная велопробулка «Велосипедист, дай огня!». В рамках этого фестиваля кроме развлекательной программы также была проведена демонстрация альтернативных автомобилям средств передвижения.

В рамках фестиваля экологического кино «Планетарий» прошел показ короткометражных велофильмов: «Свободу колесам» (2017 г., Бельгия); «Моя поездка» (2014 г., Великобритания); «Человек, который жил на своем велосипеде» (2012 г., Канада) [6]. Таким нетривиальным подходом можно заинтересовать часть молодой аудитории, предпочитающую активному отдыху пассивный.

Также в молодежном сегменте была выявлена одна из основных проблем потребителя — нехватка финансовых средств. Как вариант преодоления данной проблемы можно рассматривать проект «Добры Ровар», предусматривающий передачу велосипедов для личного пользования и владения на безвозмездной основе [7].

В качестве заключения можно отметить, что культура велодвижения в Республике Беларусь динамично развивается, и уже в настоящее время можно заметить существенные изменения в лучшую сторону. Мы искренне верим в то, что проблема развития велодвижения в Республике Беларусь будет рассматриваться не только на уровне активных граждан, но и органов местной власти.

### Источники

1. Дубовская, Н. Что мешает развиваться велодвижению в Беларуси? [Электронный ресурс] / Н. Дубовская // Центр экологических решений. — 2013. — Режим доступа: <https://ecoidea.by/ru/article/37>. — Дата доступа: 15.09.2018.

2. Концепция о развитии велодвижения реализуется в Беларуси: ездить будут чаще и безопаснее [Электронный ресурс] // Белорусское телеграфное агентство. — 2018. — Ре-

жим доступа: [www.belta.by/society/view/kontseptsija-o-razvitii-velodvizhenija-realizuetsja-v-belarusi-ezdit-budut-chasche-i-bezopasnee-290950-2018/](http://www.belta.by/society/view/kontseptsija-o-razvitii-velodvizhenija-realizuetsja-v-belarusi-ezdit-budut-chasche-i-bezopasnee-290950-2018/). — Дата доступа: 15.09.2018.

3. Проект «Городское велосипедное движение в Беларуси» [Электронный ресурс] // Центр экологических решений. — 2018. — Режим доступа: <https://ecoidea.by/ru/content/project/3682/>. — Дата доступа: 16.09.2018.

4. Велосипедисту — фрукт. Традиционная акция «На работу на велосипеде» пройдет в Минске 21 сентября [Электронный ресурс] // Минское велосипедное общество. — 2018. — Режим доступа: <https://bike.org.by/ru/news/2018/velosipedistu-frukt-tradicionnaya-akcija-na-na-rabotu-na-velosipede-proydyot-v-minske-21>. — Дата доступа: 15.09.2018.

5. Хадасевич, И. Репортаж: «Viva Ровар-2018» — 20 тысяч, фантастика! [Электронный ресурс] / И. Хадасевич // Белорусское телеграфное агентство. — 2018. — Режим доступа: <http://www.belta.by/regions/view/bolee-15-tys-velosipedistov-vyjdut-na-start-velokarnavala-viva-rovar-v-minske-302379-2018/>. — Дата доступа: 17.09.2018.

6. На фестивале экологического кино «Планетарий» покажут и велофильмы [Электронный ресурс] // Минское велосипедное общество. — 2018. — Режим доступа: <https://bike.org.by/ru/news/2018/na-festivale-ekologicheskogo-kino-planetariy-pokazhut-i-velofilmu>. — Дата доступа: 17.09.2018.

7. Добры ровар [Электронный ресурс] // Добры ровар. — 2018. — Режим доступа: <https://dobrovar.by/>. — Дата доступа: 16.09.2018.

СНИЛ «Резерв науки»

**К. Ю. Сидорович, Н. А. Унтон**

Научный руководитель — кандидат экономических наук Ж. В. Бобровская

## **ФАКТОРНЫЙ АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ БАНКОВСКОЙ ТАЙНЫ НА ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ БАНКОВСКОЙ СИСТЕМЫ**

*Банковская тайна является важным условием экономической безопасности банковской системы, ее эффективного функционирования. Нарушение банковской тайны может привести к падению доверия к банковской системе, ее ослаблению и возникновению целого ряда негативных факторов, влияющих на экономику страны.*

С целью повышения эффективности банковской системы Законом Республики Беларусь «О внесении изменений и дополнений в Банковский кодекс Республики Беларусь» от 14.06.2018 г. предусматривается ряд уточнений, в том числе это касается предоставления данных, составляющих банковскую тайну. Также необходимо отметить, что на сегодняшний день при стремительном развитии IT-сферы и цифровизации экономики невозможно осуществление банковской деятельности без привлечения сторонних организаций и предоставления им доступа к сведениям клиентов банков для выполнения своих служебных обязанностей [1].

Стоит отметить, например, взаимодействие банков с автоматизированной системой единого расчетного и информационного пространства (ЕРИП),