

Следовательно, использование среднего дохода в качестве показателя благосостояния населения приводит к значительному завышению уровня доходов основной массы людей. Модальный же доход стремится к нижним доходным группам и отклоняется от медианного в меньшую сторону. Таким образом, наиболее достоверным является медианный доход [2, с. 546].

Все названные характеристики не дают ответа на вопрос о том, во сколько раз доходы одной группы населения превышают доходы другой группы. Здесь анализ распределения доходов необходимо дополнить показателями, измеряющими разрыв между высоко- и низкодходными группами населения. Этой цели служат децильные, квартильные, квинтильные и другие коэффициенты, а также кривая Лоренца, отражающая соотношение процентных групп населения и их долей в совокупном доходе.

К преимуществам коэффициента Джини можно отнести независимость от масштаба экономики и количества населения. К его недостаткам относят то, что данный коэффициент построен на измерении относительных величин. Другими словами, может возникнуть ситуация, когда у стран с разным уровнем развития и качеством жизни будут одинаковые значения индекса Джини (к примеру, у Нидерландов и Бангладеш значение индекса Джини в 2010 г. равнялось 31). Коэффициент Джини не учитывает структурные изменения общества (миграция, старение населения, «бум» рождаемости, увеличение количества разводов) и мобильность доходов, что может вызывать «смещение» общей картины неравенства данной страны. Среди недостатков индекса Джини отдельно выделяют проблему интерпретации полученных значений.

Источники

1. *Миланович, Б.* Более или менее / Б. Миланович // *Финансы и развитие.* — 2011. — № 3(48). — С. 6–12.
2. *Бардовский, В.П.* Экономика : учебник / В.П. Бардовский, О. В. Рудакова, Е.М. Самородова. — М. : ИНФРА-М, 2011. — 672 с.

А.П. Чуракова, канд. экон. наук
hannachurakova@gmail.com
БГЭУ (Минск)

ТРАНСПОРТНАЯ СФЕРА В СИСТЕМЕ ЭКОЛОГО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Создание условий для устойчивого функционирования транспортного комплекса Республики Беларусь определяется не только национальными приоритетами, но и международным значением, трансграничной ролью страны, обусловленной ее географическим положением, воздействием транспорта на окружающую природную среду.

Транспортные услуги являются одной из базовых отраслей внутренней экономики Республики Беларусь. На транспортную деятельность, складирование, почтовую и курьерскую деятельность приходится около 6 % ВВП, более 11 тыс. организаций всех форм собственности, более 6 % занятых в экономике страны. При этом на транспорт приходится значительная доля потребления производственных ресурсов и загрязнения окружающей среды. Так, только выбросы в атмосферный воздух от мобильных источников составляют более 60 % от общего объема выбросов. Поэтому в современных условиях особо актуальными являются разработка и внедрение экологически ориентированных инноваций в сфере транспорта.

В Республике Беларусь наблюдается продвижение по пути экологически ориентированного развития транспортной сферы, особенно в секторах городского пассажирского и личного транспорта. Так, по данным ОАО «Управляющая компания холдинга «Белкоммунмаш», уже произведено 83 электробуса; разрабатывается комплексная программа по переводу всего общественного транспорта в крупных городах республики на электрический.

По оценкам Белорусской автомобильной ассоциации, в стране насчитывается около 200 электромобилей, что составляет менее 0,01 % от общего количества автомобилей. При этом в первом полугодии 2019 г. в среднем по странам Евросоюза количество регистраций электромобилей составило 2,9 %, в Германии — 2,6 %, в Великобритании — 2,1 %, в США — 3,8 %. Кроме того, по прогнозам, к 2025 г. в мире доля рынка электрических машин достигнет 30 %.

Для развития транспорта на электротяге в Беларуси уже создается соответствующая инфраструктура, однако количество зарядных станций даже превышает количество электромобилей. По-прежнему главным барьером для использования электромобилей является их цена. В этом плане весьма актуальными являются Указ № 273, предусматривающий освобождение от уплаты пошлины за выдачу разрешения на допуск электромобилей к участию в дорожном движении; НДС при ввозе зарядных устройств; проект решения Совета ЕЭК об установлении нулевой ставки ввозной таможенной пошлины Единого таможенного тарифа ЕАЭС на электромобили.

В мировой практике для стимулирования развития экологических видов транспорта большую роль играет реализация различных направлений экономической политики. Это меры бюджетно-налоговой политики, включающие гибкую систему налогообложения, государственные закупки и использование государственных инвестиций с целью осуществления экологически выверенных инноваций в транспортных процессах; установление нулевых ставок ввозных таможенных пошлин и НДС, льготное налогообложение, субсидии на приобретение электромобилей, меры монетарной политики, такие как предоставление льготных кредитов, лизинговые программы для приобретения электроавтомобилей или их наиболее дорогостоящих элементов. Поэтому для нашей страны представляется целесообразным применение дополнительных мер государственной поддержки развития экологического транспорта, а также разработка системных программ по его развитию.

*О.Н. Шкутько, канд. экон. наук, доцент
kme@bseu.by
БГЭУ (Минск)*

К ВОПРОСУ О ПЛЮРИЛАТЕРАЛЬНЫХ ТОРГОВЫХ СОГЛАШЕНИЯХ

Системный кризис многосторонней торговой системы позволяет говорить о перспективах, проблемах взаимодействия и противодействия многостороннего и плюрилатерального форматов наднационального регулирования. Многосторонняя торговая система в настоящее время стоит перед ростом рисков и угроз для ее существования.

Определенные обострившиеся в последние годы риски и угрозы для системы представляют: глокализация и регионализм, падение эффективности регулирования в новых условиях мировой экономики, растущий протекционизм, в том числе и в рамках G-20, кризис системы принятия решений, рост влияния развивающихся стран.

Одной из предпосылок будущего реформирования системы международного регулирования также можно назвать растущее количество стран-участниц (более 160), большинство из которых имеют слабую экономику. Это делает процесс принятия решений путем консенсуса по принципу «единого пакета» (Single Undertaking) исключительно сложным.