
сирования и от флуктуаций международных потоков капитала, снижает зависимость организаций и всей экономики от банковских кризисов. [1]. На 1 января 2014 г. объем облигаций юридических лиц в обращении равнялся 73,1 трлн руб., что по отношению к объему ВВП составляет 11,1 % (на 01.01.2013 г. – соответственно 58,5 трлн руб. и 11,1 % ВВП).

Целью данного исследования является изучение институционального пространства рынка облигаций юридических лиц Республики Беларусь и поиск возможных путей совершенствования его конфигурации. Особое внимание уделено изучению институциональных инвесторов (страховых организаций, негосударственных пенсионных фондов, инвестиционных фондов, коммерческих банков, зарубежных инвесторов), институциональной инфраструктуры рынка облигаций юридических лиц (регистраторов, депозитариев, клиринговых организаций, биржевых и внебиржевых организаторов торгов, информационных системы), а также регуляторов рынка (государственных и саморегулируемых организаций).

Институциональное пространство рынка облигаций юридических лиц анализировалось с позиций выявления взаимоотношений между посредниками рынка и основными субъектами сделки (эмитентом и инвестором) и выделения формальных и неформальных правил деятельности участников рынка. При этом в процессе взаимодействия основных участников рынка (эмитентов, инвесторов, посредников и регуляторов) изучались предпосылки заключения сделки и механизмы фиксации или передачи прав собственности на облигации, а также исследовались вопросы влияния деятельности посредников рынка на минимизацию издержек выпуска, размещения, обращения и погашения облигаций юридических лиц.

Проведенное исследование позволило выявить следующие недостатки институционального пространства белорусского рынка облигаций юридических лиц:

- отсутствует институциональная основа рынка в лице инвестиционных и негосударственных пенсионных фондов;
- недостаточный уровень развития рынка страховых организаций и наличие формальных правил, ограничивающих возможности их вложения в облигации юридических лиц;
- отсутствуют нормативные документы, регулирующие формальные правила деятельности организаторов торгов и клиринговых организаций;
- отсутствуют рейтинговые агентства, которые способствовали бы выявлению и снижению рыночных рисков, а также формальные правила их деятельности;
- низкий уровень транспарентности рынка, из-за незаинтересованности эмитентов в раскрытии информации о результатах финансово-хозяйственной деятельности, неравных возможностей и условий доступа инвесторов и посредников на рынок облигаций юридических лиц, в первую очередь, на биржевые первичный и вторичный рынки и др.

На основе выявленных недостатков предложены направления повышения эффективности функционирования рынка облигаций юридических лиц путем совершенствования конфигурации его институционального пространства.

Литература

1. Бельзецкая, А. Факторы развития и перспективы рынка облигаций юридических лиц / А. Бельзецкая // Банковский вестник. – 2012. – № 13. – С. 42–50.

УСЛОВИЯ И ФАКТОРЫ ПОВЫШЕНИЯ ДОХОДНОСТИ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

Д.В. Бугаёв,

Минский университет управления, магистрант

*Научный руководитель: А.П. Дубина
к.э.н., доцент*

Основными направлениями повышения доходности электротранспорта при действующей системе оплаты услуг являются [1, с. 33]:

- отказ от чрезмерного увеличения перечня льгот в оплате за проезд;
- обеспечение наиболее полного сбора денежных средств от потребителей услуг электротранспорта;

1. Рассмотрев перечень льгот, действующих в настоящее время, автор пришёл к выводу, что он является социально-обоснованным. Однако дальнейшее его расширение считает экономически нецелесообразным, так как в настоящее время транспортные дотации, выделяемые из республиканского бюджета, не в полной мере компенсируют затраты городского электротранспорта на перевозку пассажиров-льготников [2, с. 163].

2. Наиболее полный сбор денежных средств от потребителей услуг, по мнению автора, может осуществляться параллельно по нескольким направлениям:

2.1. Борьба с безбилетным проездом.

Это одно из основных направлений повышения доходности электротранспорта.

2.1.1. Увеличение штрафа за безбилетный проезд.

Автором предлагается внедрить систему дополнительного штрафования.

Суть этой системы состоит в том что создается база данных «штрафников», каждый случай безбилетного проезда фиксируется в данной базе. В случае повторного проезда без билета в течение, например, полугода, к безбилетнику должны быть приняты более жесткие штрафные санкции (оплата двойного, тройного и т.д.) размера штрафа. Данная мера, по мнению автора, должна быть действенной.

2.1.2. Следующим направлением борьбы с безбилетным проездом является повышение эффективности контроля оплаты проезда. Одним из направлений является внедрение систем с использованием бесконтактных технологий.

2.2. Оптимизация оплаты за проезд через привязку к оплате за фактическую дальность маршрута. Целесообразно внедрить дифференцированную систему оплаты проезда за фактическое расстояние поездки.

Таким образом, предлагаемые мероприятия позволят увеличить собираемость денежных средств за проезд в городском электротранспорте за счет использования гибкой системы оплаты проезда, эффективной борьбы с «безбилетниками», и тем самым позволит повысить доходность городского электротранспорта и окупаемость его затрат.

Литература

1. Воловик, Е. Транспорт и проблема национальной экономики / Е. Воловик // Экономист. – 2011. – № 10. – С. 32–37.
2. Софанков, Д.М. Проблемы функционирования и развития транспортного комплекса России / Д.М. Софанков // Москва: Труды НГАВТ, 2009. – С. 161–171.

ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ПАРК В СЭЗ КИТАЯ

Ван Чао, Белорусский государственный университет, аспирант

*Научный руководитель: С.С. Полоник,
д.э.н., профессор*

Постепенно специализация и модернизация более сложных областей хозяйства стали основными направлениями развития китайских СЭЗ. На базе СЭЗ были созданы зоны технико-экономического развития, парки высоких технологий, зоны свободной торговли, зоны экспортного производства, бондовые портовые зоны, беспопшлинные логические парки, индустриальные парки и комплексные зоны, имеющие государственное значение.

Остановимся на изучении вопроса развития индустриальных парков Китая. Индустриальный парк – это новая модель экономического развития, созданная под воздействием тенденций экономической глобализации и региональной экономической интеграции, а также для совершенствования системы социалистической рыночной экономики. В Китае число индустриальных парков, являющихся новым направлением развития региональной экономики, увеличивается день ото дня. По состоянию на 2010 год в Китае насчитывалось 83 индустриальных парка государственного значения, 107 зон технико-экономического развития, 39 эко-индустриальных парков. Например, в 1994 году был создан «Китайско-сингапурский индустриальный парк Сучжоу» общей площадью в 288 кв.км. Этот парк является важным проектом международного сотрудничества двух стран. Построенный в 2008 году «Шэньчжэньско-Сяньянский индустриальный парк» охватывает площадь в 8,5 кв.км и играет значительную роль в региональном экономическом сотрудничестве городов Шэньчжэнь и