

информационные системы (и не только), рассчитываемых на всех этапах жизненного цикла системы. Используемый метод сравнения совокупной стоимости владения системой дистанционного банковского обслуживания и отделения банка был предложен Дмитрием Мирошниковым [3, с. 17].

Методика заключается в проведении анализа совокупной стоимости владения при внедрении системы дистанционного обслуживания, которая включает в себя как первоначальные инвестиции, так и затраты на текущую работу в течение периода оценки.

При сравнении затрат на открытие нового отделения банка и затрат на внедрение системы Интернет-банкинга для студентов было выявлено, что данная система абсолютно невыгодна. Однако можно допустить, что первоначальные инвестиции в систему Интернет-банкинга для студентов будут ниже по сравнению с затратами на создание мобильного банка для физических лиц на платформе IOS/Android.

Следовательно, можно предложить для студентов свой Интернет-банк, только с «урезанными» возможностями. Например, без возможности online кредитования. В этом случае у банка будут затраты только на модернизацию существующей системы. Тогда первоначальные инвестиции сократятся на стоимость системы, а это ниже, чем затраты на установку дополнительного банкомата.

Внедрение предложенной программы для студентов позволит:

- последовательно увеличивать свою клиентскую базу;
- расширить спектр оказываемых небанковских услуг;
- повысить имидж банка;
- получить государственную поддержку при осуществлении программы.

Таким образом, карта студента на основе технологии blockchain позволит не только осуществлять расчеты и платежи, а также иметь цифровые данные об успеваемости студента, его дипломах, наличии сертификатов и прочих данных. При совокупном использовании технологии blockchain в этих направлениях возможен отказ от предоставления подтверждающих документов. Это способствует укреплению партнерских отношений, формированию полной и достоверной информации о студентах для потенциальных работодателей, в целом, переходу молодых специалистов на уровень платежеспособных клиентов банка и разработке для них привлекательных индивидуальных банковских продуктов и услуг. Все это даст возможность банку быть не только финансовым посредником, но и главным помощником в жизни студента. Оценка эффективности показала, что внедрение карты для студентов эффективнее, чем установка банкомата или открытие дополнительного расчетно-кассового пункта. При этом ежегодное получение дополнительного дохода составит минимум 2,26 тыс. руб. для одного банка.

Литература

1. Trust in technology// - [Электронный ресурс] – Минск, 2017. Режим доступа: <http://www.hsbc.com/trust-in-technology-report>- Дата доступа: 01.04.2018.
2. Конференция «Цифровой банкинг»: подводим первые итоги реализации Стратегии развития цифрового банкинга за 2016–2017 год // - [Электронный ресурс] – Минск, 2017. Режим доступа: <http://dibank.it-event.pro/2017/novosti1/konferenciya-cifrovoy-banking-podvodim-pervye-itogi-realizacii-strategii-razvitiya-cifrovogo-bankinga-za-2016-2017-god> – Дата доступа: 01.04.2018.
3. *Мирошников Д.* Расчет экономической эффективности систем ДБО // Банки и технологии. 2016. №4. 16-22.

©ПГУ

ОБОСНОВАНИЕ ФОРМ АКТИВИЗАЦИИ ТОЧЕК ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА В РЕГИОНАХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ НА ОСНОВЕ ОЦЕНКИ АСИММЕТРИЧНОСТИ ИХ РАЗВИТИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ФАКТОРОВ ЭКОНОМИКИ ЗНАНИЙ

И.С. МОЛЧАН

НАУЧНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ – О.И. ГОРДИЕНКО, КАНДИДАТ ЭКОН. НАУК, ДОЦЕНТ

Обоснованы формы создания и активизации полюсов экономического роста, разработаны рекомендации по их активизации, изучены возможные риски, связанные с их функционированием

Ключевые слова: региональное развитие, концепция полюсов роста, полюс роста, асимметричность развития, факторы экономики знаний, формы создания полюсов роста, риски, создания полюсов роста

Актуальность исследования. При неоднородном развитии регионов страны важную роль играют формы активизации точек их экономического роста, поэтому важно обосновать формы создания и активизации полюсов экономического роста и разработать рекомендации по их активизации и изучить возможные риски, связанные с их реализацией.

Содержание исследования. Определение типа регионального развития в РБ на основе оценки динамики коэффициента вариации по 11 аналитическим показателям [1] показало, что преобладающим типом регионального развития является асимметричный тип. Сокращение дифференциации регионов можно однозначно рассматривать как положительную тенденцию при условии, что динамика самих

экономических показателей является благоприятной. Если снижение дифференциации происходит на фоне ухудшения динамики экономических показателей, экономический результат от такого сближения регионов по уровню развития будет низким.

Результаты анализа уровня неоднородности и характера изменения вариации экономических показателей в регионах Республики Беларусь за 2010–2015 гг. [2] свидетельствуют об увеличении процессов дифференциации регионов Республики Беларусь по показателям экономического развития. Наивысший уровень дифференциации регионов Республики Беларусь отмечается по блоку «Развитие малого предпринимательства» и блоку «Научные исследования и инновации». По данным результатам формы создания и активизации точек роста в регионах РБ «развитие малого бизнеса», «развитие и активизация инновационной деятельности в регионах» являются наиболее актуальными для исследования.

Проведенное исследование [2] показало наличие тесной связи между показателем ВРП и индексом экономики знаний, а также определило сильное влияние субиндексов «Инновации» и «ИКТ» на валовой региональный продукт, что подтвердило ранее сделанные выводы о наиболее актуальных направлениях активизации точек экономического роста в регионах РБ, к числу которых относится инновационное развитие, развитие малого предпринимательства в инновационной сфере. Предложены рекомендации [2] по развитию актуальных форм создания полюсов роста, дана характеристика рисков, связанных с их реализацией, и предложены пути преодоления данных рисков.

Литература

1. Статистические сборники / Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Минск, 2017. – Режим доступа: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/public_compilation/. – Дата доступа: 19.03.2017.
2. Молчан И. С. Обоснование форм активизации точек экономического роста в регионах Республики Беларусь на основе оценки асимметричности их развития и использования факторов экономики знаний: Научно-исследовательская работа. – Новополоцк. – 2017. – 51 с.

©БГУ

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК ОДИН ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ФАКТОРОВ РАСКРЫТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

А.А. НАЙДЕНКО

НАУЧНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ – В.А. ОСТРОГА, КАНДИДАТ ИСТОР. НАУК, ДОЦЕНТ

В данном исследовании изучается транспортная инфраструктура Республики Беларусь, а также определяются пути ее совершенствования. In this research, the transport infrastructure of the Republic of Belarus is studied, and ways of its improvement are determined

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, транзитный потенциал, транспортно-логистические центры

Исследование транспортной инфраструктуры позволило выделить следующие проблемные области: изыскание средств на проведение ремонтных и обслуживающих мероприятий автомобильных дорог; протяженность электрифицированных железнодорожных магистралей в Республике Беларусь; достаточно высокий уровень износа наземной авиационной инфраструктуры и существующие вследствие этого ограничения по приему большегрузных воздушных судов; недостаточное использование внутреннего водного транспорта, обуславливаемое высоким уровнем износа портовой инфраструктуры и транспортного флота, а также малыми гарантированными габаритами водных путей.

Анализ показывает, что на сегодняшний день проблемными областями белорусской транспортной инфраструктуры в транспортной сети является недостаточная протяженность электрифицированных железнодорожных магистралей и низкий уровень вовлеченности внутреннего водного и воздушного транспорта в перевозку грузов. Протяженность электрифицированных железнодорожных путей необходимо повышать, что позволит сократить эксплуатационные расходы дороги и себестоимость перевозок на электрифицированных участках, увеличить техническую и маршрутную скорости движения грузовых поездов, а также повысить весовые нормы провозки грузов. Для повышения уровня вовлеченности внутреннего водного транспорта в перевозку грузов, необходима модернизация инфраструктуры водной системы, в частности, портовой инфраструктуры и судоходных гидротехнических сооружений. В качестве мер по стимулированию развития деятельности в речных портах представляется целесообразным рассмотреть вопрос о государственной поддержке в виде снижения коэффициентов к ставкам земельного налога и налога на недвижимость. Для полноценного использования потенциала внутренних водных путей и включения их в логистические схемы доставки грузов приоритетным направлением для Республики Беларусь должно стать дальнейшее развитие белорусского участка международного водного пути Е-40 от г. Бреста до границы с Украиной.