

В настоящее время экономическое состояние отрасли в Республике Беларусь является весьма сложным. Негативное влияние на результаты ее деятельности оказывают как внутренние, так и внешние факторы, обусловленные влиянием общемирового продовольственного кризиса, представленного стремительным ростом цен и дефицитом продуктов питания, а также усиливающейся конкуренцией на потребительском рынке Республики Беларусь среди торговых систем, проникновением на рынок зарубежных торговых сетей, проводящих агрессивную торговую политику, сложным финансовым положением в экономике страны в целом.

Список использованных источников

1. Продажа отдельных продовольственных товаров [Электронный ресурс] / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь. – Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/>. – Дата доступа: 24.11.2023.

О. С. Мачульская

магистр, ведущий экономист

ОАО «Минский тракторный завод» (Минск)

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ПИТАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

В последние годы общественное питание Республики Беларусь развивается ускоренными темпами, а его услуги являются одними из самых востребованных среди населения страны и туристов [1, с. 3].

Основной индикатор экономической активности субъектов общественного питания – это общий объем товарооборота, который в 2022 г. составил 4201,17 млн руб. На товарооборот и его положительную динамику в сфере общественного питания влияет развитие ее инфраструктуры.

В республике стабильно увеличивается количество объектов общественного питания. Если в 2020–2021 гг. количество объектов общественного питания сокращалось, их товарооборот уменьшался, то в 2022–2023 гг. рынок развивался достаточно динамично. В 2022 г. открылось 539 объектов общественного питания. Их общее количество увеличилось до 15 тыс., а число мест в объектах общественного питания достигло 768 391 ед. В сельской местности функционируют 18 402 объекта. Обеспеченность населения также выше норматива.

По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь за 2022 г., столовые занимали 27,84% от общего количества объектов (4176 объектов), кафе – 15,91% (2387 объектов), 13,1% объектов сети – это рестораны (3,79%) и бары (9,31%), удельный вес прочих форматов объектов составил 43,15%. Государственная сеть объектов общественного питания постепенно теряет свои позиции, в связи с введением санкций уменьшается доля субъектов с иностранным капиталом, а удельный вес организаций с частным белорусским капиталом возрастает.

Структура объектов общественного питания в 2022 г. по областям республики и г. Минску характеризовалась неоднородностью. Наибольшее число объектов расположено в г. Минске – 2863 объекта (19% сети), Минской области – 2389 (15,93%), Гомельской области – 2049 (13,66%).

Наиболее востребованными у населения являются объекты общественного питания, которые отличаются быстротой приготовления и подачи блюд и их невысокой стоимостью (кафе-рестораны быстрого обслуживания, закусочные, пиццерии, бургерные, кафейни, мини-кафе с различными формами обслуживания) [2, 3]. Анализ локаций, в которых открываются объекты, показал устойчивый рост количества форматов «объектов на торговых площадях магазинов», это связано с тем, что торговые сети начали активно формировать фуд-зоны внутри торговых залов. В Республике Беларусь постоянно увеличивается количество объектов популярных сетей: KFC, Mak.by, Dominos, Cofix, Burger King, «Додо Пицца», Hotfix,

«Васильки» и др. Наряду с объектами белорусской национальной кухни развиваются объекты с китайской, турецкой, индийской и другими кухнями мира [1, 3].

Таким образом, инфраструктура общественного питания постоянно развивается: осуществляется ее структурная перестройка, появляются новые форматы объектов [3].

Список использованных источников

1. Стасюкевич, С. В. Технология организации общественного питания : учеб. пособие / С. В. Стасюкевич, И. В. Уриш. – Минск : РИПО, 2019. – 371 с.
2. Стасюкевич, С. В. Инфраструктура рынка общественного питания Республики Беларусь: состояние и перспективы развития / С. В. Стасюкевич, И. В. Уриш // Науч. тр. Бел. гос. экон. ун-та ; под ред. В. Н. Шимова. – Вып. 9. – Минск, 2016. – С. 353–360.
3. Стасюкевич, С. В. Концептуальный подход к развитию общественного питания в Республике Беларусь / С. В. Стасюкевич, И. В. Уриш // Современные тенденции развития социально-экономических систем : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Волгоград, 27 окт. 2017 г. – Волгоград, 2018. – С. 584–587.

И. М. Микулич

кандидат экономических наук, доцент

И. А. Леднева

кандидат экономических наук, доцент

Л. С. Пацай

кандидат экономических наук, доцент

БГЭУ (Минск)

ФАКТОРЫ, СДЕРЖИВАЮЩИЕ РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

Транзитный потенциал интеграционных объединений, в том числе Евразийского экономического союза (ЕАЭС), формируется под воздействием совокупности детерминант, природа происхождения которых различна, а механизмы и характер воздействия изменчивы [1]. Глобализация мировых рынков, формирование глобальных цепочек поставок, изменение геополитической ситуации, экономические санкции стимулируют активное развитие транспортно-логистической деятельности и создают предпосылки для поиска новых возможностей реализации транзитного потенциала [2].

Развитие транзитных перевозок по международным транспортным коридорам ЕАЭС в настоящее время сталкивается с определенными трудностями, которые носят как объективный, так и субъективный характер. Весь спектр проблем, сдерживающих реализацию транзитного потенциала интеграционного объединения, можно разделить на два блока: нефизические и физические. Под нефизическими барьерами подразумеваются созданные с участием человеческого фактора барьеры (санкционное давление, бюрократизация отдельных аспектов таможенных процедур и т. д.). К барьерам физического характера можно отнести следующие: устаревание и фактическая нехватка вагонного/контейнерного и локомотивного парков; отставание существующей инфраструктуры и технологий от международных стандартов качества; отсутствие развитой логистической и коммуникационной сети и т. д. [3].

Для нейтрализации данных факторов и обеспечения эффективной реализации транзитного потенциала необходимо ориентироваться на диверсификацию интеграционных процессов в рамках ЕАЭС, широкое привлечение инвестиций в проекты по развитию транспортно-логистической инфраструктуры, а также инвестиционную интеграцию в рамках их реализации.

Список использованных источников

1. Леднева, И. А. Методические особенности оценки динамики транзитного потенциала / И. А. Леднева, А. В. Кармызов // Экономический рост Республики Беларусь: глобализация,