

Таким образом, ассортимент межкомнатных дверей в гипермаркете «ОМА» г. Минска достаточно широк и разнообразен. Наибольший удельный вес в ассортименте имеют белорусские бренды «Амати» и «Бона». Также потребителю доступны двери российских производителей. На сегодняшний день ООО «ОМА» предлагает различные модели межкомнатных дверей, соответствующих различным вкусам и пожеланиям потребителей, из различных древесных массивов, основными из которых являются сосна, ольха, дуб, орех. Наиболее распространенными являются двери из массива ольхи и ореха. По типу конструкции двери подразделяются на каркасно-щитовые и филленчатые. Гипермаркет «ОМА» позволяет потребителю выбрать двери глухие или остекленные. По виду покрытия представлены межкомнатные двери с непрозрачным отделочным покрытием (красками, эмалями, декоративными пластиками или пленками), а также с прозрачным покрытием (лаками). На выбор потребителя представляются двери следующих цветов: бежевый, белый, коричневый, темно-коричневый.

Е. С. Патапчик, В. В. Каишкур

Научный руководитель — А. В. Кармызов

ТРАНЗИТНАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В статье представлены результаты исследования детерминант, определяющих транзитную привлекательность Республики Беларусь при осуществлении перевозок грузов железнодорожным транспортом.

В условиях глобализации и развития внешнеэкономических связей между странами растут объемы трансграничных перевозок, что значительно усиливает необходимость развития логистической системы, а также повышает технологический уровень логистической системы. Неотъемлемой составляющей логистической системы является транспортная система [1]. Эффективное ее функционирование является условием формирования и реализации транзитного потенциала территории.

Транзит грузов через территорию Республики Беларусь возможен посредством железнодорожного, автомобильного, авиационного, водного и трубопроводного транспорта. Для более детального исследования транзитной привлекательности нами выбран железнодорожный транспорт, так как именно он, устойчиво формируя более трети грузооборота Республики Беларусь [2], предполагает возможность сравнительно быстрой и экономичной транспортировки широкой номенклатуры товаров.

Беларусь — перекресток, где сходятся важнейшие трансевропейские коридоры, обозначенные по международной классификации номером 2 (За-

пад — Восток) и номером 9 (Север — Юг) с ответвлением 9б. Суммарная протяженность эксплуатируемых в рамках данных коридоров железнодорожных путей, пролегающих по территории Республики Беларусь, составляет почти 1,5 тыс. км. Допустимые скорости движения грузовых поездов — 80–90 км/ч. Участок транспортного коридора № 2 (Красное (Россия)/Осиновка (Беларусь) — Брест) является двухпутным и полностью электрифицированным, оснащенным устройствами автоматической блокировки, электрической и диспетчерской централизации [3].

Основным фактором, повышающим транзитную привлекательность Республики Беларусь, является ее стратегическое местоположение в центре Европы, что предопределяет важную роль местной железной дороги в качестве связующего звена между Европой и Азией. Членство Республики Беларусь в ЕАЭС способствует повышению транзитной привлекательности нашей страны в соответствующем регионе. В целях повышения транзитной привлекательности Белорусская железная дорога реализует комплексную программу, предусматривающую развитие материально-технической базы и инфраструктуры международных транспортных коридоров, повышение скоростей движения грузовых поездов. Результатом этого отчасти является и то, что в течение последнего десятилетия по территории страны сформирован ряд устойчивых железнодорожных направлений транзитных грузопотоков, обеспечивающих связь с портами Балтийского моря и Китаем.

Осуществление транзитных железнодорожных перевозок грузов через территорию Республики Беларусь сопряжено с сотрудничеством с естественной монополией — объединением «Белорусская железная дорога», что имеет как свои экономические преимущества, так и может повлечь дополнительные затраты. Особым направлением развития транзитного сообщения Белорусской железной дороги являются контейнерные перевозки, которые на сегодняшний день являются одним из наиболее быстрых и экономичных видов грузоперевозок в международном сообщении. Преимущества контей-



Трансевропейские коридоры перемещения грузов, проходящие по территории Республики Беларусь

нерных перевозок используемыми Белорусской железной дорогой ускоренными поездами заключаются в льготных тарифах, оперативном таможенном оформлении, информационном сопровождении, обеспечении сохранности грузов и т.д. [5]. Положителен и опыт реализации проекта «Викинг» [6].

Тем не менее существуют аспекты, снижающие транзитную привлекательность Республики Беларусь. Одним из них является отдаленность от морских портов, что влечет за собой высокие затраты на выход к ним. Не менее важным аспектом являются низкая пропускная способность и простой на границах государства, что влечет дополнительные издержки для ряда субъектов. Имеет место и сравнительно медленная работа логистических баз, которая является следствием запаздывающего внедрения IT-технологий в сферу грузоперевозок. К данному следствию также приводит дефицит высококвалифицированных кадров, что вызвано низким уровнем профессиональной подготовки в учебных заведениях страны по соответствующим специализациям [1]. Наличие в одной стране или в пограничных государствах дорог с разной шириной колеи также влечет дополнительные издержки из-за необходимости перестановки состава.

Таким образом, при проведении исследования нами выявлено, что транзитная привлекательность Республики Беларусь по перевозке грузов железнодорожным транспортом формируется под воздействием целого ряда факторов, разнонаправленно влияющих на нее. В рамках устранения обозначенных недостатков главным для Беларуси может стать создание евроазиатского цифрового транспортного коридора между Китаем и ЕС. Цифровизация и стандартизация могут существенно ускорить прохождение грузов [1]. В соответствии с Концепцией развития логистической системы Республики Беларусь до 2030 г. в области цифровизации сформулированы задачи по улучшению логистической системы. К ним относятся: переход на электронные технологии документооборота по устойчивым цепям товародвижения; формирование единой цифровой платформы логистических систем на основе интеграции взаимодействия с международными информационными системами; унификация стандартов информационного обмена данными между участниками логистической системы; развитие системы электронной биржевой торговли в сфере оказания логистических услуг. Правильная и продуманная политика государства и субъектов хозяйствования в рассматриваемой области становится главным стабилизирующим фактором в отношениях между странами, стимулирует развитие внешнеэкономических отношений, что должно обеспечить условия как для повышения транзитной привлекательности Республики Беларусь, так и для развития иных видов экономической деятельности, прямо или косвенно связанных с осуществлением транзита грузов [4].

Источники

1. *Королева, А. А.* Международная транспортная логистика: конкурентные позиции Беларуси : монография / А. А. Королева, А. А. Дутина. — Минск : БГУ, 2020. — 143 с.

2. Структура грузооборота по видам транспорта [Электронный ресурс] // Национальный статистический комитет Республики Беларусь. — Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/graficheskii-material/struktura-gruzooborota-po-vidam-transporta/>. — Дата доступа: 06.10.2021.

3. Развитие приоритетных направлений [Электронный ресурс] // Белорусская железная дорога. — Режим доступа: https://www.rw.by/corporate/belarusian-railway/priority_directions/. — Дата доступа: 06.10.2021.

4. Об утверждении Концепции развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 28 дек. 2017 г., № 1024 // Национальный правовой интернет-портал Республики Беларусь. — Режим доступа: <https://pravo.by/docum ent/?guid=3871&p0=C21701024>. — Дата доступа: 06.10.2021.

5. Контейнерные перевозки [Электронный ресурс] // Белинтертранс. — Режим доступа: <https://belint.by/services/container%20transportation/container%20transportation>. — Дата доступа: 08.10.2021.

6. Поезд комбинированного транспорта «Викинг» [Электронный ресурс] // Википедия. — Режим доступа: [https://ru.m.wikipedia.org/wiki/Викинг_\(поезд\)](https://ru.m.wikipedia.org/wiki/Викинг_(поезд)). — Дата доступа: 08.10.2021.

В. В. Петровская

Научный руководитель — кандидат экономических наук О. В. Головач

УЧЕТ ЦИФРОВЫХ ЗНАКОВ (ТОКЕНОВ) В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

В статье раскрываются общие вопросы организации обращения цифровых знаков (токенов) в Республике Беларусь, методики их учета, и выделяются особенности данных методик в условиях цифровизации экономики страны.

В современных условиях высокотехнологические процессы проникают во все сферы жизнедеятельности человека и постоянно совершенствуются. Цифровая экономика является неотъемлемой составляющей развития глобальной экономической системы. Степень распространения интернета и инновационных технологий приводит к тому, что появляются новые объекты учета — хозяйственные операции, совершаемые с использованием новых активов цифровых знаков (токенов).

Поэтому появление нового вида активов — цифровых знаков (токенов), а также обязательство, возникающих при размещении собственных токенов, требует рассмотрения особенностей документального оформления операций с токенами, порядка формирования в бухгалтерском учете и отчетности информации о них.

Развитие экономики Республики Беларусь требует повсеместного внедрения инноваций [1]. На смену устоявшимся денежно-кредитным отноше-