

Таким образом, по итогу проведенного исследования автор предлагает разделить бухгалтерский учет амортизации и обесценения по абсолютным разным синтетическим счетам, чтобы обеспечить их объективное отражение. Это приведет к оптимизации отражения информации об основных средствах в бухгалтерской и финансовой отчетности, что, в свою очередь, сделает ее более достоверной для пользователей.

Источники

1. Амортизация основных средств в 2019 году [Электронный ресурс] // GB.by — Бухгалтерский портал. — Режим доступа: <https://www.gb.by/articles/amortizatsiya-osnovnykh-sredstv-v-2019-g>. — Дата доступа: 09.10.2021.

2. Обесценение основных средств. Амортизация основных средств по МСФО [Электронный ресурс] // Научные статьи Казахстана. — Режим доступа: <https://articlekz.com/article/8121>. — Дата доступа: 09.10.2021.

3. Статическая и динамическая концепция бухгалтерского учета [Электронный ресурс] // StudRef. — Режим доступа: https://studref.com/511771/buhgalterskiy-uchet_i_audit/staticheskaya_dinamicheskaya_kontseptsiya_buhgalterskogo_ucheta. — Дата доступа: 09.10.2021.

4. Классификация расходов и затрат предприятия [Электронный ресурс] // Белорусский государственный технологический университет. — Режим доступа: <https://www.belstu.by/Portals/0/userfiles/97/uchebnaya%20rabota/Управленческий%20бухгалтерский%20учет/KRIZ--Lekciya-2.docx>. — Дата доступа: 09.10.2021.

5. Инструкция о порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов [Электронный ресурс] : утв. М-вом экономики Респ. Беларусь, М-вом финансов Респ. Беларусь и М-вом архитектуры и строительства Респ. Беларусь 27.02.2009 г. № 37/18/6 : в ред. от 19 дек. 2019 г. № 25/79/70 // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2021.

6. Инструкция по бухгалтерскому учету доходов и расходов [Электронный ресурс] : утв. М-вом финансов Респ. Беларусь 30.09.2011 г. № 102 : в ред. от 22 дек. 2018 г. № 74 // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2021.

<http://edoc.bseu.by/>

Е. Г. Казакова

Научный руководитель — А. В. Кармызов

ИНСТРУМЕНТАРИЙ ОЦЕНКИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И УСЛОВИЯ ЕГО ПРИМЕНЕНИЯ

В статье представлен обзор отдельных релевантных способов оценки транзитного потенциала Республики Беларусь, а также охарактеризованы условия и сферы их возможного использования в наблюдаемых условиях среды.

Сегодня транзитный потенциал Республики Беларусь определяется как геоэкономическими условиями, так и реализацией имеющихся преимуществ. Транспортный сектор играет важную роль в экономике и обеспечивает значительные поступления в доходную часть бюджета за счет транзитных услуг, способствует развитию внутренней и внешней торговли. По итогам 2020 г. доля всей транспортной отрасли в валовом внутреннем продукте Республики Беларусь составила 5,1 %. Транспортные услуги формируют почти 42 % общего объема экспорта услуг страны и более 50 % сальдо внешней торговли услугами. За 2020 г. экспорт транспортных услуг составил 3,7 млрд дол., положительное сальдо внешней торговли транспортных услуг — 1,8 млрд дол. [1]. Транзитный потенциал неразрывно связан с обеспечением перемещения потоков пассажиров, грузов и информации через промежуточные пункты (регионы, страны). Оценка транзитного потенциала является одним из условий комплексной организации и координации деятельности по формированию привлекательной инфраструктуры, которая, в свою очередь, способствует привлечению средств в бюджет государства, активизации деловой активности и установлению взаимовыгодных международных хозяйственных связей. Например, в рамках одной из кажущихся нам релевантной насущной реальности методик данной характеристики региона, предложенной Т. В. Романьковой [2] (разработана на основе исследований таких авторов, как И. А. Еловой, Р. Б. Ивуть, Н. Кудряшов, А. А. Нечай, И. В. Жук, В. С. Миленький, О. В. Телегина), используется следующая система показателей:

1) скорость движения транзитного потока по территории региона, установленная исходя из расстояния его перемещения и времени движения (чем выше скорость движения потока по территории региона, тем лучше развит транзитный потенциал региона);

2) скорость перемещения транзитного потока, определяемая на основании расстояния перемещения и времени пребывания транзитного потока в пути следования (чем выше скорость перемещения транзитного потока, тем больше создано условий в государстве для беспрепятственного перемещения грузов через государственную границу и по его территории, соответственно, более развит транзитный потенциал);

3) время доставки транзитного потока, определяемое как отношение расстояния перемещения, которое проходит транзитный поток из начальной точки до конечной точки потребления, к скорости перемещения (чем меньше тратится времени на путь следования транзитного потока, тем лучше развит транзитный потенциал региона);

4) частота перемещения транзитного потока, рассчитываемая исходя из количества совершаемых транзитных перевозок за определенный период времени (чем выше частота перемещения транзитного потока, тем чаще перемещаются грузы по территории региона, и это свидетельствует о том, что грузоотправители при определении маршрута доставки груза отдают предпочтение территории Республики Беларусь, т.е. более развит транзитный потенциал);

5) время движения транзитного потока, рассчитываемое из расстояния, проделанного транзитным потоком по территории промежуточных пунктов, к скорости движения (меньшее значение времени на движение транзитного потока свидетельствует о развитии транзитного потенциала);

6) мощность транзитного потока, определяемая по объему транзита, перемещаемого в единицу времени (чем мощнее транзитный поток, тем больше масса груза, перемещаемая в единицу времени, и больше развит транзитный потенциал региона);

7) густота транзитных путей сообщения грузов (чем больше расположено транзитных путей сообщения в регионе, тем лучше развит его транзитный потенциал);

8) величина транзитного грузооборота, приходящаяся на 1 млрд руб. валового регионального продукта (чем выше величина транзитного грузооборота, приходящаяся на 1 млрд руб. валового регионального продукта, тем лучше развит транзитный потенциал);

9) доля дохода от транзита в общей величине валового регионального продукта региона (чем больше доля дохода от транзитных перевозок, тем их больше и тем выше степень развития транзитного потенциала);

10) доля транзитных потоков в общей величине перевезенных грузов (чем больше доля транзитных потоков, тем лучше развит транзитный потенциал региона).

Для оценки транзитного потенциала Т. В. Романькова предлагает также использовать подход, основанный на расчете среднего динамического показателя. Уровень среднего динамического показателя в данном случае свидетельствует о степени развития транзитного потенциала региона (возможны 5 степеней) [2]. Данная градация позволяет установить более точное значение степени развития транзитного потенциала региона и разработать конкретные мероприятия по ее повышению. То есть используемая в рамках данного подхода система позволяет установить степень развития транзитного потенциала региона, провести сравнительный анализ по каждой области и разработать стратегическую карту, в которой будет определен вектор развития транзитного и логистического потенциалов по каждому из них.

Еще одним заслуживающим внимания направлением исследования транзитного потенциала Республики Беларусь является проводимая в рамках международного проекта Amber Coast Logistics разработка индекса транзита (LPI), поскольку транзитный потенциал является одной из характеристик логистической системы. Данный индекс предназначен для оценки эффективности логистической деятельности отдельного государства или региона в целом. Он оценивается Всемирным банком на основе опроса ряда субъектов хозяйствования, связанных с осуществлением логистической деятельности. Опрос состоит из двух частей: определяется международный LPI и внутренний. На их основе рассчитывается интегральный показатель LPI и место среди стран мира, участвующих в рейтинге [3]. LPI определяется по следующим критериям: эффективность таможенного и пограничного контроля; качество торговой и транспортной инфраструктуры; конкурентоспо-

способность цены поставок; компетентность и качество логистических услуг; возможность отслеживать грузы; частота, с которой поставки достигают получателя в запланированные или ожидаемые сроки.

По итогам 2020 г. Республика Беларусь заняла 120-е место среди 160 оцененных исследованием стран, разместившись по соседству с Ямайкой и Тринидадом. По всем критериям в нашей стране отмечено ухудшение [4].

То есть анализ LPI может использоваться как для комплексной оценки развития логистики страны, так и для факторного анализа ее логистической привлекательности. Вместе с тем в нем отдельно не рассматриваются факторы, определяющие транзитные возможности государства.

На основе проведенного исследования можно сделать вывод о том, что вопрос о выборе конкретной методики оценки транзитного потенциала остается дискуссионным и допускает вариативность ответа, которая определяется целью и задачами конкретного проекта. Это формирует множественность альтернатив ведения проблемно ориентированных исследований, но и усложняет работу по сопоставлению и использованию их результатов в разных областях администрирования.

Источники

1. Транспорт и логистика [Электронный ресурс] // Президент Республики Беларусь. — Режим доступа: <https://president.gov.by/ru/belarus/economics/osnovnyye-otrasli/sfera-uslug/transport-i-logistika>. — Дата доступа: 10.10.2021.

2. Романькова, Т. В. Методические аспекты оценки транзитного потенциала региона / Т. В. Романькова // Весн. Магілёўс. дзярж. ун-та імя А. А. Куляшова. Сер. Д. Эканоміка, сацыялогія, права. — 2020. — № 1 (55). — С. 20–23.

3. Logistics Performance Index [Electronic resource] // World bank. — Mode of access: <https://lpi.worldbank.org/>. — Date of access: 09.10.2021.

4. Всемирный банк удивил логистов [Электронный ресурс] // Logists — Режим доступа: <https://logists.by/logistics/logistics-management/vsemirnyy-bank-udivil-logistov>. — Дата доступа: 08.10.2021.

<http://edoc.bseu.by/>

М. В. Каменев, А. Ю. Коршиков

Научный руководитель — кандидат психологических наук З. В. Пунчик

КРИТЕРИИ ВЫБОРА VI-СИСТЕМЫ

Существует огромный выбор программных продуктов для компаний, желающих автоматизировать отчетность, получить полную картину ключевых показателей эффективности внутренних и внешних процессов и обеспечить более высокий уровень бизнес-аналитики в целом. На рынке представлены буквально сотни предложений продуктов на выбор: поиск по запросу «программное обеспечение для бизнес-аналитики» выдает свыше 24 млн ответов. Большинство продуктов бизнес-аналитики функционально во мно-