

участки. Затем указаны железнодорожные пункты пропуска: «Бусловская» (российско-финляндский участок государственной границы), «Печоры-Псковские» (российско-эстонский), «Себеж» (российско-латвийский), «Белгород» (российско-украинский), а также «Забайкальск» (зона таможенного контроля, русско-китайский участок государственной границы).

Транзит «санкционных» товаров успешно и очень эффективно начал функционировать с 15 июля 2020 года, а новые и уникальные электронные пломбы гораздо облегчили не только процесс пломбирования, но и в целом условия перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом.

Список литературы

1 Постановление Правительства РФ от 26.09.2016 № 969 "Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности" [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.consultant.ru. – Дата доступа : 01.10.2020.

2 Указ Президента Российской Федерации от 24 июня 2019 г. N 290 "О внесении изменений в некоторые указы Президента Российской Федерации" [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.consultant.ru. – Дата доступа : 01.10.2020.

3 «РЖД Логистика» приступила к отправке санкционных транзитных грузов в крытых вагонах [Электронный ресурс] // РЖД Логистика. Управление цепями поставок. – Режим доступа : <https://www.rzdlog.ru/press/2468/>. – Дата доступа : 01.10.2020.

УДК 338.47

СОВРЕМЕННЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ И ИХ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ТЕХНОПАРКАМИ

О. А. ХОДОСКИНА, Л. В. ШАРАЙ, М. П. ПАРАХНЕВИЧ
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Современный этап развития общества с экономической стороны характеризуется в первую очередь рыночными отношениями и борьбой за приобретение конкурентных преимуществ на том или ином сегменте рынка. Растет конкуренция и на рынке транспортных услуг. Транспортным и логистическим компаниям все сложнее удерживать свои позиции на этом динамично развивающемся рынке, где необходимо постоянно совершенствовать свою деятельность, разрабатывать и внедрять в свою деятельность новые технологические решения. На помощь им могут прийти технологии, создаваемые в различных компаниях, которые являются участниками технопарков.

В современной трактовке технопарк представляет собой форму территориальной интеграции науки, образования и производства в виде объединения научных организаций, проектно-конструкторских бюро, учебных заведений, производственных предприятий или их подразделений. Технопарк создается в целях ускорения разработки и применения научно-технических и технико-технологических достижений благодаря сосредоточению высококвалифицированных специалистов, использованию оснащенной производственной, экспериментальной, информационной базы.

Основное направление деятельности технопарка – оказание поддержки на постоянной основе резидентам технопарка, в том числе путем:

- помощи в создании производств с новыми технологиями;
- помощи в осуществлении внешнеэкономической деятельности в целях продвижения на внешний рынок продукции, произведенной на территории страны с использованием новых или высоких технологий;
- предоставления на договорной основе в соответствии с законодательством движимого и недвижимого имущества, в том числе помещений различного функционального назначения;
- обеспечения размещения рекламы в средствах массовой информации деятельности технопарка и его резидентов;
- оказания иных услуг (выполнения иных работ), связанных с научной, научно-технической и инновационной деятельностью технопарка.

Основными потребителями информационно-технологических разработок (продукции технопарков) являются предприятия и компании различных отраслей экономики и, соответственно, различной направленности деятельности, в том числе и организации транспортно-логистической сферы. Такие организации открыты для нововведений, стремятся занять свою нишу на соответствующем

рынке. Одним из наиболее динамично развивающихся направлений сегодня является логистика. Поэтому к потенциальным потребителям продукции технопарков можно отнести в первую очередь логистические центры и логистические компании. При этом их деятельность для наилучшей реализации современных решений также не должна быть изолирована – логистические организации нуждаются в достаточно тесном взаимодействии как между собой, так и с разнообразными предприятиями – их клиентами, направленном, в конечном итоге, на максимально качественное удовлетворение потребностей потребителей.

Если рассматривать современный логистический центр, то он объединяет в себе особенности, как информационного центра, так и посреднического предприятия. Основные функции – хранение и транспортировка грузов. Логистические центры тесно связаны с логистическими сетями, что позволяет достичь максимального эффекта взаимодействия и эффекта продвижения товаров при наличии связанных между собой складских объектов в областных центрах и других крупных транспортных узлах.

Для создания современного успешного логистического центра требуется, как и для другого любого вида деятельности, разработка четкой и продуманной концепции. Первое – реализация правильного расположения объектов, взяв в расчет синергетический эффект. То есть все распределительные центры нужно разместить так, чтобы эти центры находились на минимальном расстоянии от основных потребителей. Второе – проанализировать развитие инфраструктуры, целесообразность выбранных регионов, наличие потенциальных клиентов, а также, что имеет не малую важность, доступность и наличие транспортных путей. Однако количество логистических центров в Республике Беларусь меньше, чем в Европе или Китае. Именно по этой причине конкуренция на рынке в Республики Беларусь ниже. Следует отметить что, несмотря на слабое развитие транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь, ответственные компании занимают лидирующие позиции на рынке и обладают достаточно высокой конкурентоспособностью.

При создании логистических центров необходимо придерживаться принципов полного и всестороннего обмена информацией между обеспечивающими звеньями логистической цепи. Помимо обеспечения возможности принятия оперативных решений диспетчерским персоналом система должна осуществлять контроль в реальном режиме времени за реализацией звеньев логистической цепи транспортировки грузов и выполнять те или иные воздействия на нее в случае возникновения такой необходимости.

Наибольшие потребности в спектре услуг среди различных видов перевозок в Республике Беларусь имеются у железнодорожного транспорта и при мультимодальных способах доставки товара. Наибольшей «популярностью» пользуются таможенные услуги. Следует отметить, что, хотя таможня является единственной некоммерческой структурой, она заинтересована в доставке грузов по той простой причине, что таможенные платежи, налоги и пошлины уплачиваются после доставки груза на место назначения. При этом значительный объем документооборота и информационных потоков как раз и относится к сектору таможенных услуг. А это требует привлечения дополнительных технологических ресурсов для качественной и своевременной обработки информации.

В зависимости от целей, преследуемых логистическими компаниями, могут быть приняты различные схемы для работы организации, которые решают набор вопросов, актуальных для этой организации на данный момент:

- прием и контроль заявок на перевозку, хранение, перевалку, загрузку, разгрузку, страхование и т. п. услуги для стандартных, сборных, негабаритных, мультимодальных и др. видов грузов;
- прием и обработка заказов клиентов, автоматическое размещение, поиск заявок на груз или транспорт т. д.;
- управление основными бизнес-процессами в сфере грузоперевозок, обеспечение своевременного обмена информацией и ведение правильного документооборота с заказчиками и грузоперевозчиками.

Все приведенные выше функции являются типовыми и могут быть предоставлены компаниями-резидентами технопарков на договорной основе. Однако существуют такие ситуации, когда специфика деятельности логистической компании требует создание абсолютного нового технологического продукта, который не имеет существующих аналогов и требует уникального, индивидуального подхода, внедрения в другую, более сложную систему управления деятельностью предприятия. В данном случае компания-резидент технопарка ведет совместную работу с логистической компанией или логистическим центром, которая направлена на углубленное изучение ее взаимодействия с

различной номенклатурой грузов, клиентов и направлений поставок, чтобы создать необходимый информационно-технологический продукт. Такая работа оказывает положительное воздействие на деятельность логистического центра и транспортно-логистической системы, облегчает управление ими и делает его более прозрачным, что также способствует привлечению инвесторов. Однако наряду со всеми положительными моментами такого взаимодействия негативным фактором, тормозящим сотрудничество технопарков и логистических центров страны, является дороговизна изготовления такого информационно-технологического продукта.

Список литературы

- 1 Апанасович, В. В. Современные концепции развития транспорта и логистики в Республике Беларусь : сб. статей / В. В. Апанасович, А. Д. Молокович. – Минск : Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2014. – 320 с.
- 2 Субъекты инновационной инфраструктуры Республики Беларусь / под ред. А. Г. Шумилина. – Минск : ГУ «БелИСА», 2018. – 98 с.

УДК 657.22

ЦИФРОВИЗАЦИЯ УЧЕТНОЙ СИСТЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КАК ЭЛЕМЕНТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

С. Л. ШАТРОВ, Е. О. ФРОЛЕНКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Н. С. ФЕДИВА

Белорусская железная дорога, г. Минск

Развитие современных технологий является движущей силой трансформации общества и экономики как основы его благосостояния. Особенно четко прослеживается эта тенденция в сфере транспорта. Экспансия цифровых технологий на транспорте, в логистике, в экономике государства в целом является движущей силой, которая позволяет добиваться экономического роста и благосостояния общества. Тенденцией последних лет стала цифровизация железнодорожного транспорта Республики Беларусь как базового ядра интеллектуальной трансформации транспортной отрасли экономики. Следует отметить, что в сравнении с информатизацией, цифровая трансформация не замыкается на внедрении информационных технологий, а полностью преобразовывает сферы и бизнес-процессы на базе интернета и новых информационных технологий.

Система бухгалтерского учета как информационная основа менеджмента организаций, которая не одно столетие решает важнейшие задачи: обеспечение сохранности имущества, формирование отчетности, расчет налогов, измерение финансовых результатов деятельности, одной из первых реагирует на экзогенные факторы меняющейся действительности. Так, на протяжении всего периода своего развития она олицетворяла собой «микроэкономическую модель экономики» в различных сферах деятельности, поскольку оперировала особым «языком цифр», использовала «особую технологию записи цифр» (метод двойной записи) при отражении фактов хозяйственной жизни, наглядно эволюционировала в использовании носителей информации (от берестяных дощечек, наскальных записей, бумажных регистров до электронного документооборота), и кардинально трансформировалась в средствах и технологии обработки цифровой информации (от простейших счет, счетных машин, арифмометров, калькуляторов, ручной записи в Т-образных счетах и учетных регистрах до прикладных компьютерных программ, современных программных продуктов и ИТ-технологий) [1]. В настоящее время цифровизация привела к необходимости трансформации существующей методологии учетной системы на основе изменившихся под воздействием цифровизации принципов и способов организации и построения теоретической и практической деятельности хозяйствующих субъектов:

1) расширение сферы и количества «арендованных активов» за счет замены продажи физического объекта на продажу его рабочего ресурса. Этот факт требует осмысления и изменения в методологии учета и идентификации «арендных активов» [2];

2) появление цифрового актива как принципиально нового объекта бухгалтерского учета требует его идентификация. Новый цифровой финансовый актив (криптовалюты и токены) в Республике