

Данная сфера становится всё актуальнее, что делает её развитие просто необходимым. Разрабатываются камеры со всё лучшим качеством картинки и увеличивается функционал камер. Уже сейчас на дорогах камеры видеонаблюдения фиксируют нарушения скоростного режима и фиксируют номерные знаки транспортных средств. Не смотря на повсеместное использование распознавания номерных знаков, видеокамеры позволяют определять номерные знаки не всех государств и это является основным направлением развития данных технологий. На многих устройствах появляется система распознавания лиц и специалисты разрабатывают базы данных, чтобы при появлении конкретного человека перед камерой, можно было сразу же получить о нём всю информацию. Данная функция позволит сразу же задерживать людей в розыске. Кроме того, подобная функция значительно расширит возможности системы управления рисками в таможенных органах, позволяя анализировать не только юридические лица и компании перевозчики, но физических лиц, что значительно ускорит прохождение таможенного контроля.

Проанализировав возможности видеомониторинга, можно сделать вывод, что данные технологии применимы повсеместно и активно развиваются, что позволяет нам сохранить наше время и сделать нашу жизнь безопаснее.

### **Литература**

1. Веб камеры на пунктах пропуска [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.customs.gov.by> Дата доступа: 04.04.2021.
2. Требования к установке средств видеонаблюдения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://oshmiany.gov.by> Дата доступа: 04.04.2021.

## **КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ. СТИМУЛИРОВАНИЕ БИЗНЕСА, РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА И ПРИВЛЕЧЕНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ В РЕСПУБЛИКУ БЕЛАРУСЬ**

Кувшинников Г.А.

Научный руководитель: ст. преподаватель Лабкович О.Н.

Белорусский национальный технический университет

Республика Беларусь обладает очень выгодным географическим положением для развития бизнеса в сфере логистики и транзита. Но, к

сожалению, из-за некоторых факторов, страна не может использовать свой потенциал в сфере логистики в полной мере.

Сравним показатели Республики Беларусь с аналогичными показателями стран с географическим положением, аналогичным географическому положению Республики Беларусь. Доля логистики в ВВП составляет 20-25%, доля логистики в ВВП Республики Беларусь – 6%. Доля транспортных издержек в конечной стоимости в среднем в мире 11%, против 20-25% в Республике Беларусь.

Учитывая выявленные проблемы, возникают две основные концепции развития:

- Продвижение услуг логистических компаний;
- Увеличение количество и качество обучаемых логистов для улучшения качества кадров, получаемых предприятиями. Сделаем акцент на продвижении логистических услуг, а именно.
- Привлечение частных лиц и индивидуальных предпринимателей и малого бизнеса к использованию логистических услуг;
- Привлечение среднего и крупного бизнеса к использованию логистических услуг;
- Привлечение иностранных компаний использовать логистические услуги Республики Беларусь;
- Развитие логистической деятельности на примере самых эффективных предприятий и иностранного опыта.

Касательно бизнеса, следует его разделить на определённые сегменты, чтобы чётко увидеть проблемы и подобрать решения для каждого сегмента. Государственные предприятие также подходят под определение слова «бизнес».

Как правило, все предприятия делятся на **три группы**:

- малые (до 50 занятых),
- средние (от 50 до 500 (реже до 300))
- крупные (свыше 500 занятых). [1]

Лучшей концепцией развития станет изменение налоговой системы и снижение налоговой нагрузки. На ранних этапах следует снизить налоговую нагрузку и уменьшить количество налогов. Самым простым и эффективным решением будет оставить только налог на прибыль и увеличивать его ставку с ростом доходов компании. Важно оставить возможность регулирования ставки не только для суммы доходов, но и для сферы деятельности, ведь существуют такие сферы, как предоставление услуг мобильной связи, интернета и телевидения, в которых доходы значительно выше других. Также важно предоставлять все возможности для развития: реклама в государственных средствах массовой информации по

доступным ценам, льготные кредиты, возможность размещения рекламы на сооружениях и транспорте компании и её сотрудников и подобные меры.

Перейдём к среднему и крупному частному бизнесу. Данные субъекты экономики уже могут приносить крупные доходы в бюджет. Чаще всего обладают опытным руководством и крепко стоят на рынке. В данную группу можно включить и транснациональные компании.

В первую очередь необходимо отметить низкий уровень доверия частного бизнеса и иностранных компаний к государственной власти и с ухудшением политической ситуации в стране данная проблема усугубляется.

Кроме политической ситуации существует ещё одна проблема. Государство чрезмерно контролирует все сферы деятельности, часто не разбираясь в сфере, при этом желая объединения частного капитала с государственным. Предприниматель не будет присоединять к компании убыточное предприятие и тем более вкладывать в него деньги. А если такое слияние и случается, то государство часто всеми путями старается выкупить и вторую часть предприятия, и из-за неумелого менеджмента предприятие теряет свои достижения и доходы падают.

Первым делом надо стабилизировать ситуацию в стране и не путём подавления протеста, а путём диалога и принятия компромиссного решения. Данные действия поднимут авторитет власти в глазах иностранных компаний и инвесторов.

Что касается взаимодействия с бизнесом, государство не должно вмешиваться в дела частных предприятий. В данной ситуации тоже необходим диалог.

Последним и самым важным элементом для Республики Беларусь являются крупные государственные предприятия, которые создают большую часть рабочих мест в стране. Основными проблемами является низкий уровень доходов, высокое количество менеджмента на предприятиях, управление предприятиями осуществляется людьми из других сфер деятельности, высокая текучесть кадров в управлении предприятиями. Кроме проблем на самих предприятиях, существует чрезмерное количество контролирующих и управляющих органов вне предприятий, что создаёт необходимость лишних движений при принятии руководством решений и значительно сокращает гибкость предприятий.

Значительная часть крупных белорусских предприятий занимаются машиностроением, поэтому примеры решения проблем продемонстрированы именно на данной отрасли, но многие из этих принципов актуальны как на предприятиях с иной сферой деятельности, так и даже в сфере обслуживания или социальной сфере.

Если государственные предприятия не могут сами наладить эффективное производство, существуют компании, которые анализируют ситуацию на заводе и показывают все недостатки производства и предлагают меры к их устранению.

Одной из таких компаний является Shingijutsu Global Consulting [2].

Но если государство не может позволить себе услуги подобных компаний, огромный мировой опыт находится в открытом доступе. Ярким примером является книга Джеффри Лайкера Дао Toyota. В данной книге описаны основные принципы менеджмента компании Toyota.

Перейдём к концепциям развития транзитного потенциала.

Через Республику Беларусь проходят 3 Европейских коридора:

- Москва-Берлин;
- Порты Чёрного моря – Балтийские государства;
- Санкт-Петербург – Хельсинки.

Главной проблемой является то, что маршрут коридора Санкт-Петербург – Хельсинки не является платным, а железная дорога, обслуживающая данный маршрут не электрифицирована.

Кроме того, необходимо снизить тарифы за платные дороги для субъектов хозяйствования Республики Беларусь и повысить тарифы для иностранных компаний.

Таким образом, небольшие изменения в рамках государства способны значительно повлиять на развитие логистической сферы, повышение транзитного потенциала и роста экономики в целом.

### **Литература:**

1. Классификация предприятий [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://econ.wikireading.ru>. Дата доступа: 03.04.2021.
2. Shingijutsu Global Consulting [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.shingijutsu-global.com>. Дата доступа: 17.03.2021.

## **ЭКСПЕРТИЗА ТОВАРОВ, ПРЕДОСТАВЛЯЮЩИХ СОБОЙ ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНУЮ ЦЕННОСТЬ**

Кудрова А.А.

Научный руководитель: д.т.н., доцент Голубцова Е.С.  
Белорусский национальный технический университет

Во все времена проблема экспертной оценки антиквариата стояла очень остро. В настоящее время эта проблема имеет как практический, так и