

Рекомендовано

редакционно-издательским советом

ЧУВО «Международный институт управления и предпринимательства»  
(протокол № 2 от 28 июня 2023 г.)

Редакционная коллегия:

доктор юридических наук, профессор *Д. М. Демичев* (пред.);  
доктор экономических наук, профессор *Е. Л. Давыденко* (зам. пред.);  
член-корреспондент НАН Беларуси, доктор юридических наук,  
профессор, заслуженный юрист БССР *В. Г. Тихиня*;  
доктор юридических наук, профессор *В. Ф. Ермолович*;  
доктор юридических наук, профессор *Т. С. Таранова*;  
доктор экономических наук, профессор *А. В. Марков*;  
доктор экономических наук, профессор *С. А. Константинов*;  
доктор экономических наук, профессор *Ю. И. Енин*;  
кандидат экономических наук, доцент *Н. Г. Сияняк*;  
кандидат экономических наук *Чжан Пэнфэй*;  
кандидат юридических наук, доцент *О. А. Безлюдов*;  
кандидат технических наук *С. А. Шавров*;  
кандидат экономических наук, доцент *Е. И. Сидорова*;  
кандидат физико-математических наук *Е. А. Свирский*;  
*Н. А. Вашкевич* (отв. сек.)

*Конференция проведена ЧУВО «Международный институт управления и предпринимательства» совместно с ГУО «Институт бизнеса Белорусского государственного университета», международным университетом INTI (Путра Нилаи, Малайзия), Иньчуаньским энергетическим университетом (Иньчуань, провинция Нинся, Китай), Хэбэйским техническим университетом (Тяньцзинь, провинция Хэбэй, Китай)*

И66 **Инновационное развитие и структурная перестройка экономики** : материалы XXVII Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 27 апр. 2023 г. / под общ. ред. Н. Г. Сияняка. – Минск : РИВШ, 2023. – 152 с.

ISBN 978-985-586-703-7.

В сборнике представлены тезисы докладов и выступлений по актуальным проблемам инновационного развития экономики, права, финансов, денежно-кредитной и учетной политики, образовательных технологий.

Предназначен для научных сотрудников, преподавателей, докторантов, аспирантов, магистров, студентов экономических и юридических специальностей вузов.

УДК 338.1(061.3)

ББК 65.23

ISBN 978-985-586-703-7

© Оформление. ГУО «Республиканский институт высшей школы», 2023

## СОСТАВ ОРГКОМИТЕТА КОНФЕРЕНЦИИ

### Председатель оргкомитета

**Сияняк Николай Георгиевич**, канд. экон. наук, доц. – ректор ЧУВО «Международный институт управления и предпринимательства» (МИУП), г. Минск, Республика Беларусь.

### Сопредседатель оргкомитета

**Чжан Пэнфэй**, канд. экон. наук – проректор по учебной работе МИУП.

### Члены оргкомитета:

**Парфенович Екатерина Олеговна**, канд. техн. наук, первый проректор МИУП.

**Свирский Евгений Анатольевич**, канд. физ.-мат. наук – декан экономического факультета МИУП.

**Голубев Евгений Владимирович** – начальник центра информационных технологий МИУП.

### Ответственный секретарь оргкомитета

**Вашкевич Надежда Александровна** – старший научный сотрудник отдела менеджмента качества и научно-исследовательской работы МИУП.



лений), привлекаемых (определяемых) для покрытия дефицита (использования профицита) бюджета;

- экономический сегмент – ключевой сегмент, обеспечивающий взаимосвязь планирования и исполнения бюджета, бухгалтерского учета, отчетности об исполнении бюджета, бухгалтерской (финансовой) и статистической отчетности на основе кассового метода и метода начисления;

- вид средств – предполагает получение в одной форме отчетности аналитической информации об операциях организаций сектора государственного управления по всем возможным источникам финансирования (бюджетные средства, средства государственных внебюджетных фондов, средства целевого назначения, получаемые государственными органами (их территориальными органами) и остающиеся у них в распоряжении в соответствии с законодательством, средства от приносящей доходы деятельности бюджетных организаций, средства, получаемые в виде международной технической и иностранной безвозмездной помощи, заемные средства, а также иные источники в соответствии с законодательством).

В процессе разработки единого плана счетов его структура может уточняться в целях удовлетворения всех аналитических потребностей заинтересованных пользователей.

В целях обеспечения учета и анализа более детальной информации, чем предполагает единый план счетов, каждая организация сектора государственного управления будет иметь возможность вводить дополнительные коды аналитического учета путем применения дополнительных собственных справочников исходя из имеющихся потребностей. Учет информации в необходимом аспекте позволит проводить анализ исполнения смет бюджетных организаций, определять потребность в бюджетных ассигнованиях, а также формировать отдельные формы бухгалтерской, ведомственной и статистической отчетности в автоматическом режиме.

#### Список использованных источников

1. Дорощкевич, Н. М. Общие аспекты организации бюджетного процесса в рамках развития бухгалтерского учета и отчетности в учреждениях бюджетной сферы / Н. М. Дорощкевич, Е. Д. Тропенко // Бухгалтерский учет и анализ. – 2023. – № 4. – С. 52–55.

2. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 09 февраля 2019 № 82 «О реформировании национальной системы бухгалтерского учета и отчетности сектора государственного управления» // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2023.

УДК 656.01

**А. Э. Юницкий**

генеральный конструктор ЗАО «Струнные технологии»,

**Е. Н. Власовец**

начальник отдела аналитики ЗАО «Струнные технологии»,

**О. В. Кулик**

ведущий аналитик отдела аналитики ЗАО «Струнные технологии»

### РАЗВИТИЕ ТЕРРИТОРИИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ОСНОВЕ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИОННОГО ТРАНСПОРТНОГО РЕШЕНИЯ «ЮНИТРАНС»

В рамках организации взаимовыгодного инвестиционного сотрудничества Республики Беларуси и Российской Федерации (в том числе её северных регионов (применительно к настоящей статье – Дальневосточному федеральному округу, или ДФО, площадь которого составляет 6,95 млн кв. км, или более 40 % от территории России)) реализация совместных проектов в сфере транспорта и логистики на территории дружественных государств относится к числу наиболее приоритетных [1]. В свою очередь, трансфер технологий в данных направлениях будет способствовать углублению интеграционных процессов Союзного государства, что особенно важно с учётом современных геополитических реалий.

Необходимость развития существующей транспортной сети ДФО, в том числе трансграничной, обусловлена разрывом за последний год действующих цепочек поставок и иных экономических связей ввиду ряда общеизвестных санкций в отношении России. Вместе с тем, выгодное геополитическое расположение ДФО, граничащего с восточными странами, в т.ч. с Китаем (протяжённость межгосударственной границы составляет 4300 км), является уникальным преимуществом с точки зрения развития взаимовыгодных торгово-экономических отношений.

Следует отметить, что экспорт из ДФО в КНР за 2018-2021 гг. увеличился в 1,4 раз, до 8,7 млрд долл. США [2; 3], что следует из данных таблицы 1.

Таблица 1

Динамика объемов экспорта ДФО в Китай по годам

Показатель	Единица измерения	2018	2019	2020	2021
Объем экспорта ДФО в Китай	млн USD	6 415	6 453,4	6 935,4	8 737
Доля Китая в общем объеме экспорта ДФО	%	22,8	22,4	28,8	30,6



С учетом обозначенной тенденции, а также имеющихся геополитических обстоятельств предполагается дальнейший рост объёмов экспорта товаров (услуг) из данного северного российского региона в КНР, а также формирование устойчивой положительной динамики спроса со стороны КНР на российское экспортное сырьё, сопровождающееся заключением ряда новых контрактов на поставку значительных объёмов продукции.

Переориентация потоков продукции экспортирующих предприятий Российской Федерации на восток и рост товарооборота с КНР (в 2022 году по сравнению с предыдущим годом увеличился на 29,3 %, до 190,27 млрд долларов США) [2; 3] резко повысили нагрузку на действующую транспортную инфраструктуру ДФО и пункты пропуска на сухопутном участке российской-китайской государственной границы. Дефицит провозной способности железных дорог Восточного полигона только для дальневосточных грузов вырос в более чем 2 раза и составил 134 млн т.

Для решения указанной проблематики и дальнейшего увеличения объёма грузооборота между Россией (на примере ДФО) и КНР необходимо выстраивать новые коммуникации и логистические цепочки путём создания соответствующей транспортной инфраструктуры, в том числе с использованием инновационных решений в данной области.

Одним из возможных вариантов решения проблемы, альтернативных традиционным, может стать создание и эксплуатация надземного автоматизированного транспортно-инфраструктурного комплекса Юнитранс на основе инженерных разработок и ноу-хау белорусского учёного, инженера-изобретателя А. Э. Юницкого и реализуемая научно-инжиниринговой компанией ЗАО «Струнные технологии» (Беларусь) [4; 5].

Функционирование данного комплекса с непрерывным кольцевым движением позволит повысить эффективность доставки навалочных (насыпных) грузов при магистральной транспортировке без промежуточных перевалок между терминалами, расположенными на территории ДФО и КНР с прохождением через российско-китайскую межгосударственную границу.

Комплекс Юнитранс представляет собой подвесную бирельсовую рельсо-струнную транспортную эстакаду неограниченной протяжённости с возможностью пересечения водных преград (часть российской-китайской границы проходит по фарватеру рек Аргунь, Амур, Уссури) с созданием погрузочно-разгрузочных терминалов и дальнейшей перевалкой грузов в контейнеры различной модификации (грузоподъёмности), что делает систему Юнитранс легко интегрируемой в существующие транспортные сети.

Грузовой транспортно-инфраструктурный комплекс Юнитранс обладает уникальными преимуществами по сравнению с традиционными транспортными решениями, среди которых следующие:

- высокая производительность грузового комплекса (до 100 млн т в год);

- круглогодичная бесперебойная эксплуатация в режиме 24/7;
- возможность быстрой доставки сырья между терминалами без промежуточного складирования;
- адаптивность к актуальному грузопотоку;
- возможность прохождения по труднодоступным территориям со сложным рельефом;
- более низкие по сравнению с традиционными решениями капитальные затраты на строительство за счёт отсутствия земляных насыпей, выемок, мостов, развязок и водопропускных сооружений;
- низкие эксплуатационные затраты за счёт высокой энергоэффективности транспорта, погрузки и разгрузки на ходу, автоматизации процесса перевозки и минимальной численности обслуживающего персонала;
- высокий уровень экологичности транспортного комплекса благодаря отсутствию земляных работ при строительстве, незначительному (точечному) изъятию земли (из расчёта до 0,1 га/км при аналогичном значении 2–3 для железнодорожного транспорта и 3–5 – для автомобильного) и практически нулевому уровню загрязнения с минимальным уровнем шума при эксплуатации [6].

С целью обеспечения сохранности грузов, а также защиты от неблагоприятного воздействия атмосферных осадков, Юнитранс может быть оснащён навесом (крышей) над конвейерной лентой, которая является кузовом бесконечного многоколёсного поезда, что особенно важно в случае транспортировки груза через межгосударственную границу.

Кроме того, Юнитранс позволит создать максимально оптимизированный по протяжённости маршрут в сравнении с альтернативными транспортными решениями за счёт его большей прямолинейности, так как подвижной состав способен преодолевать уклоны в 15 градусов и более, с возможностью беспрепятственного пересечения широких водных преград и других препятствий за счёт безопорных пролётов длиной до 1 км.

Комплекс Юнитранс по своим энергетическим характеристикам в себестоимости транспортировки груза на порядок эффективнее в сравнении с автомобильным транспортом (на примере 50-ти четырёхосных самосвалов грузоподъёмностью 25 т каждый и средней по Российской Федерации рыночной стоимости соответствующего сырья), что подтверждают данные таблицы 2.

Таблица 2

Сравнительные данные по комплексу Юнитранс и парку четырёхосных самосвалов при транспортировке грузов производительностью 15 млн т/год

Показатель	Юнитранс	Четырёхосные самосвалы
Совокупный годовой расход электроэнергии/топлива	3,7 млн кВтч	3 млн л
Совокупные годовые затраты на электроэнергию/топливо	25 млн руб.	175 млн руб.



Также необходимо отметить, что в целом реализуемые на основе технологий Unitsky String Technologies Inc. решения имеют низкий уровень зависимости от комплектующих, производимых на территории недружественных Российской Федерации государств. Доля импортных запасных частей и комплектующих, используемых для осуществления таких проектов, составляет не более 10 % с учетом организации производства на территории союзных государств: Российской Федерации и Республики Беларусь.

В результате, предполагаемый социально-экономический эффект от реализации в Российской Федерации предлагаемого проекта Юнитранс и аналогичных инновационных проектов на основе решений Unitsky String Technologies Inc в транспортной отрасли приведен на рисунке 2.

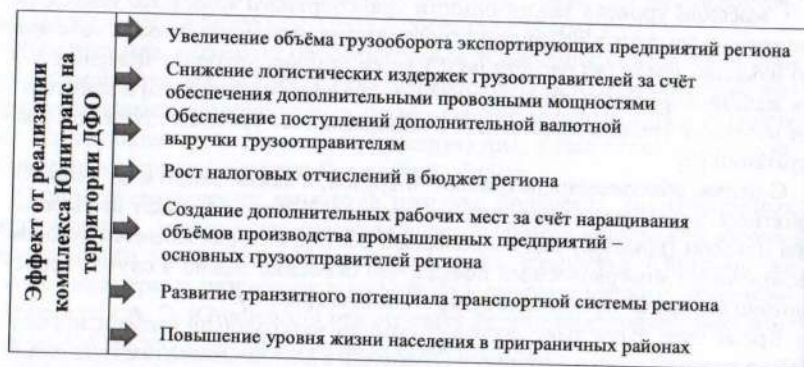


Рис. 2. Эффект от реализации комплекса Юнитранс на территории ДФО

Таким образом, с учетом представленной информации реализация и эксплуатация нового для крупнейшего российского региона транспортно-логистического комплекса Юнитранс в качестве трансграничной грузовой транспортной сети позволит не только решить проблему дефицита провозной способности, но и стать драйвером экономического роста и развития внешнеторгового оборота.

#### Список использованных источников

1. Александр Червяков: определены 6 ключевых направлений торгового-экономического и инвестиционного сотрудничества Беларуси и Дальневосточного региона России: официальный сайт Министерства экономики Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://economy.gov.by/ru/news-ru/view/aleksandr-chervjakov-opredeleny-6-kljuchevyx-napravlenij-investitsionnogo-sotrudnichestva-belarusi-i-47239-2023/>. – Дата доступа: 13.03.2023.
2. Официальный сайт Дальневосточного таможенного управления [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://dvtu.customs.gov.ru/>. – Дата доступа: 23.03.2023.

3. Исследования Восточного центра государственного планирования [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://vostokgosplan.ru/>. – Дата доступа: 30.03.2023.

4. Юницкий, А. Э. Струнные транспортные системы: на Земле и в Космосе / А. Э. Юницкий. – Силакросс: «ПНБ принт», 2019. – 576 с.

5. Транспортно-инфраструктурные решения Unitsky String Technologies Inc. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ust.inc>. – Дата доступа: 05.04.2023.

6. Юницкий А. Э. Транспортный комплекс SkyWay в вопросах и ответах. 100 вопросов – 100 ответов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://unitsky.engineer/assets/files/shares/2016/2016\\_67.pdf](https://unitsky.engineer/assets/files/shares/2016/2016_67.pdf).

UDC 330.88(476)

He Hua

Lecturer International Chinese College  
Northern Bangkok University

### A NEW WAY OUT FOR TECHNOLOGICAL INNOVATION IN BELARUS FROM A GEOPOLITICAL PERSPECTIVE

With the outbreak of the Russia-Ukraine conflict, the economic development of Belarus has encountered new difficulties. Based on the geopolitical situation of Belarus, this article analyzes the geopolitical relations between Belarus and Russia, China, and other. It points out that the old way out for Belarus is no longer suitable for the development needs of the current complex international situation, and it is necessary to fully utilize technological innovation to explore new ways out for Belarus' economic development.

Belarus is a landlocked country in Europe, bordering Russia, Ukraine, Poland, Lithuania, and Latvia. The geopolitical status of the country is very special due to its geographical location, so the national innovation strategy should be adjusted accordingly to changes in geopolitical conditions.

#### 1. The geopolitical situation in Belarus

Since the outbreak of the Ukrainian-Russian conflict, the geopolitical situation in Belarus has undergone significant changes.

##### 1.1. Further closer relations with Russia

In February 2022, during The outbreak of the Ukrainian-Russian conflict, Belarus, as a member of Russia's alliance, expressed firm support for Russia. Belarus and Russia have a close relationship, so they will become one of the focal points of the geopolitical game in the Eurasian region [1, p. 34].

##### 1.2. Deepening differences with the European Union

After the outbreak of the Ukrainian-Russian conflict, the European Union imposed sanctions on Belarus, gradually shrinking or even disappearing the areas of cooperation with Europe.