

Данный налоговый вычет предусмотрен в следующих размерах: по зданиям, сооружениям, передаточным устройствам – не более 20 процентов, по машинам, оборудованию и транспортным средствам – не более 40 от первоначальной стоимости приобретенных (построенных) объектов или от стоимости затрат по реконструкции, модернизации, реставрации или дооборудования уже действующих объектов. Организация имеет право применить его и включить в затраты по производству и реализации при расчете налога на прибыль в течение двух лет с даты принятия на баланс приобретенного (построенного) объекта или с даты завершения реконструкции и модернизации. Воспользовавшись этим правом, организация на законных основаниях сокращает свои расходы по уплате налога на прибыль и повышает свою финансовую устойчивость.

В последние годы многие белорусские предприятия имеют убытки по результатам хозяйственной деятельности. С целью уменьшения финансовых рисков для таких предприятий Налоговым кодексом Республики Беларусь (ст. 183 п. 2) предусмотрена процедура переноса убытков отчетного года на будущее [1]. Белорусская организация в последующие годы при составлении налоговой декларации по налогу на прибыль имеет право уменьшить налоговую базу на сумму убытка по итогам предыдущего налогового периода (налоговых периодов). Сумма убытка от хозяйственной деятельности в текущем году, который подлежит переносу на будущее, определяется как превышение общей суммы затрат, учитываемых при налогообложении, остаточной стоимости списанных основных средств и нематериальных активов и внереализационных расходов над суммой выручки от реализации и внереализационных доходов (за вычетом косвенных налогов). Убыток отчетного года, переносимый на будущее, должен быть отражен в разделе I части II налоговой декларации по налогу на прибыль, составляемой за 4-й квартал отчетного года.

В первую очередь заявляется к переносу убыток по первой и второй группам операций согласно ст. 183 п. 3 Налогового кодекса Республики Беларусь. В первую группу относятся операции с производными финансовыми инструментами и с ценными бумагами, ко второй – операции по отчуждению основных средств, не завершённым строительством объектов основных средств, неустановленного оборудования и предприятия как имущественного комплекса. Во вторую очередь переносятся оставшийся убыток после исключения убытков по первой и второй группам. На сумму убытка, который по итогу года переносится на следующий год, начисляется отложенный налоговый актив по ставке 18 % от суммы убытка.

Таким образом, используя предоставленные налоговым законодательством права, организация может повысить свою финансовую устойчивость и снизить финансовые риски.

#### Список литературы

1 Налоговый кодекс Республики Беларусь (особенная часть) : закон Респ. Беларусь № 71-3 от 29 декабря 2009 года (с изм. и доп.) [Электронный ресурс] // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – Режим доступа : <http://pravo.by/document/?guid=3871&p0=hk0900071>. – Дата доступа : 10.10.2022.

УДК 338.47

## ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ УГРОЗЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

*К. К. ПОСТНИКОВА, Е. В. ЛИСЮКОВА*

*Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация*

Железнодорожный транспорт составляет основу транспортной системы России, обеспечивая своевременное и качественное удовлетворение потребностей населения государства, народного хозяйства и обороны страны в перевозках. Отличительная черта железнодорожного транспорта как сферы экономики заключается не в процессе производства какой-либо продукции, а в обеспечении производства сырьем, оборудованием и т. д., а также в доставке готовой продукции потребителю.

Анализируя функционирование железнодорожной отрасли нашей страны, следует подчеркнуть, что одной из главных задач государства в экономической сфере является обеспечение постоянных

темпов развития данной сферы через процесс постоянного усовершенствования национальных программ.

Актуальность данной статьи является вполне обоснованной, т. к. сейчас время развития новых технологий в транспортной сети как части экономической безопасности.

Так что же это такое, экономическая безопасность? В широком смысле, под экономической безопасностью понимают состояние хозяйствующего субъекта, которое характеризуется постоянным доходом, а также наличием ресурсов, позволяющих поддержать уровень функционирования предприятия как в данный момент, так и в будущем.

Основная задача службы экономической безопасности заключается в своевременном, и главное, адекватном реагировании на любое воздействие, дестабилизирующее экономику предприятия. К возмущающим воздействиям можно отнести те угрозы со стороны внешнего и внутреннего окружения, которые могут нанести ущерб транспортному предприятию.

Обеспечение экономической безопасности в различных процессах на железной дороге – важнейшая задача для эффективной и долговременной работы транспортных систем России. Состояние защищенности экономического пространства, в котором функционирует железнодорожный транспорт, ведет к положительным результатам в развитии экономики нашей страны.

Железнодорожная транспортная система отличается от ряда других транспортных систем техническими средствами и персоналом, которые распределены на большом пространстве и одновременно выполняют множество процессов и операций. Транспортная система вполне эффективна и работоспособна в случае одних процессов и совершенно неработоспособна в других.

Затрагивая тему возможных угроз, имеющих место в сфере экономической безопасности железнодорожного транспорта, следует понимать, что именно может являться фактором угрозы.

Под угрозами понимаются явления или процессы, происхождение которых может быть как предсказуемым, так и внезапными.

Рассматривая угрозы, которые могут возникнуть, необходимо, понимать их классификацию. Это нужно как для быстрого вовлечения в процесс их устранения, так и для профилактики возникновения. Список классификации возможных угроз довольно широк:

- по источнику угроз (внутренние/внешние);
- величине ущерба (несущественный/существенный/катастрофический);
- возможности прогнозирования (прогнозируемые/непрогнозируемые);
- степени восприятия (мнимые/адекватные/завышенные) и т. д.

Следует особенно подчеркнуть признак «возможность прогнозирования рисков» т. к. данный признак позволяет организации спрогнозировать потери, что является важной задачей обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта. Прогнозируемый риск – циклично возникающая угроза экономической безопасности, возникающая вследствие заранее известных условий, которую можно восстановить без особых экономических потерь. К таким рискам можно отнести следующие угрозы.

**В сфере перевозочной деятельности.** Такая угроза обусловлена снижением уровня надежности парка технических средств. Данный риск легко предсказать при проверке документов на технику, которая имеет срок использования, после чего могут произойти выход из строя или довольно частые поломки. Любая материально-техническая база имеет свой срок эксплуатации, после чего необходим капитальный ремонт/обновление оборудования, ведь такая угроза влияет на потерю деловых связей и заинтересованность в сотрудничестве, что сказывается на прибыли предприятия и снижении экономической стабильности.

**В финансовой сфере – убыточность пассажирских перевозок.** Данный риск возникает вследствие неправильного регулирования тарифов. В данном случае прибыль компании снизится, что приведет компанию к выходу из стабильного состояния экономической безопасности. Неадекватное к росту инфляции ограничение уровня тарифов на перевозку грузов/пассажира, а также сокращение государственного бюджета на поддержку развития железнодорожного транспорта ведет к ухудшению экономической безопасности организации.

**В социальной сфере.** Поэтапное увеличение разрыва при оплате труда способствует большой текучке кадров, что ведет к утечке информации, нарушая (причем довольно серьезно) уровень безопасности. И хотя это можно свести к минимуму, никуда не исчезает угроза отсутствия мотивации у сотрудников. Нехватка стимулов к продвижению по службе ведет к спаду эффективности деятельности, поэтому нужно следить за кадровой стабильностью предприятия.

Всякая деятельность подвержена угрозам и рискам, однако риски в сфере железных дорог остаются наиболее серьезной проблемой, ведь они затрагивают не только экономику предприятия, но и экономическую безопасность всей страны. Исследование рисков для их предотвращения является нужным элементом для стабильной работы железнодорожного транспорта.

#### Список литературы

- 1 **Сытых, Е. И.** Транспортная инфраструктура: Тексты лекций / Е. И. Сытых. – СПб. : СПбГУГА, 2019. – 102 с.
- 2 **Подсорин, В. А.** Методы исследований в экономике : учеб. пособие для магистрантов по направлению «Экономика» / В. А. Подсорин. – М. : РУТ (МИИТ), 2020. – 217 с.

УДК 658.7:69

## ПРОЦЕСС УПРАВЛЕНИЯ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК В СТРОИТЕЛЬНОМ КОМПЛЕКСЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

*Т. Г. ПОТЁМКИНА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Сложность проектирования, анализа, координации, управления и совершенствования строительного комплекса (СК) характеризуется:

- *взаимозависимостью* – большое число участников, которые работают вместе, прямо или косвенно сотрудничают посредством материальных, информационных, финансовых, сервисных потоков;
- *изменчивостью* – участники СК сталкиваются со значительным числом внешних и внутренних факторов, происходящих из различных источников, которые могут быть вызваны сетевыми, технологическими, продуктовыми, потребительскими, организационными и информационными сложностями;
- *разнообразием* – СК представлена участниками разной отраслевой принадлежности: промышленность, строительство, транспорт, наука, финансы;
- *неопределенностью* – экономические, политические и социальные изменения в микро-, мезо-, макрологистической системах влияют на финансирование, управление и длительность логистического цикла;
- *транспортоемкостью* – в СК применяется транспортировка автомобильным, железнодорожным, внутренним водным транспортом.

*Логистический процесс в строительном комплексе (ЛЦП СК)* – это последовательная совокупность действий по формированию и развитию ЛЦП СК. С целью декомпозиции выделяют:

- *первичную ЛЦП СК* – доставка материальных ресурсов на предприятия СК;
- *опорную ЛЦП СК* – обеспечение специализированным оборудованием и машинами;
- *ЛЦП СК человеческих ресурсов* – обеспечение трудовыми ресурсами.

**SCM** акцентирует внимание на интеграции структурных единиц ЛЦП СК. Каждое звено в ЛЦП СК может иметь свои цели, задачи, стратегию получения прибыли. **SCM** помогает интеграции логистических партнеров, упорядочить их цели и достичь общих целей: рост эффективности использования производственных ресурсов, снижение логистических издержек, улучшение качества строительной продукции. Для достижения этой цели процессы логистических партнеров должны быть интегрированы.

**Процесс формирования ЛЦП СК в соответствии с SCM** включает несколько этапов.

**1 Проектирование ЛЦП СК.** На сегодняшний день в мировой практике проектирования ЛЦП СК широко применяется два подхода.

*Первый* фокусируется на логистике управления проектом, целью которого является повышение эффективности строительства за счет планирования, обработки и доставки материальных, трудовых ресурсов и специализированных основных средств.

*Второй* рассматривает несколько эшелонов в ЛЦП СК с целью улучшения взаимодействия между поставщиками и клиентами.