

мерах, предусматривающих в перспективе использование системы мониторинга расходов. Планирование расходов железной дороги целесообразно выполнять в целом и по отдельным подразделениям, входящим в ее состав, отдельным видам деятельности, бизнес-процессам и элементам затрат на основе единой номенклатуры расходов, что обеспечивает получение достоверных данных об общей величине расходов и создает сопоставимую базу для экономических расчетов и анализа себестоимости перевозок на всех уровнях управления. В основу планирования расходов положен нормативный метод, основанный на экономически и технически обоснованных нормах и нормах расходования материальных и трудовых ресурсов.

Существующая в настоящее время система финансового управления и планирования содержит ряд позитивных элементов, например, наличие развернутой системы планирования и контроля детализированных затрат, которые необходимо интегрировать с научно обоснованной системой бюджетирования. При этом система бюджетирования строится по принципу «сверху-вниз», т. е. на основе определенного на уровне Управления железной дороги ожидаемого объема доходов рассчитывается «допустимый» уровень затрат. Этот уровень определяется как разность между ожидаемыми доходами, платежами по кредитным и иным обязательствам. «Допустимый» уровень затрат должен быть равен общедорожному бюджету, который в зависимости от стратегических целей развития железной дороги должен быть распределен на бюджеты второго уровня (предприятия, входящие в систему финансирования), которые в свою очередь разработают бюджеты подчиненным отделенческим структурам (филиалам).

Таким образом, формирование научно обоснованной системы контроллинга и ее повсеместное применение в практике хозяйствования транспортных организаций позволит руководству принимать эффективные управленческие решения не только в условиях экономической стабильности, но и в условиях ограниченности ресурсов, а также санкционных ограничений, влияющих на производственные возможности компании.

Список литературы

1 Гизатуллина, В. Г. Бухгалтерский управленческий учет на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина, С. Л. Шатров. – Гомель : БелГУТ, 2014. – 360 с.

2 Шатров, С. Л. Функциональные составляющие экономической безопасности железнодорожного транспорта / С. Л. Шатров, А. В. Даниленко, В. Л. Жигалов // Проблемы безопасности на транспорте : материалы XI Международ. науч.-практ. конф. В 2 ч. Ч. 2; под общ. ред. Ю. И. Кулаженко. – 2021. – С. 256–258.

3 Шатров, С. Л. Система внутреннего контроля финансово-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта: состояние и направления развития / С. Л. Шатров // Бухгалтерский учет и анализ. – 2006. – № 10. – С. 8–13.

УДК 338.1(476)

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

С. Л. ШАТРОВ, Т. С. ХОХЛЯКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В. Л. ЖИГАЛОВ

Белорусская железная дорога, г. Минск

Безопасность – объективная потребность в отсутствии угроз для человека, субъекта хозяйствования, государства. Широкий перечень видов безопасности: экономическая, политическая, экологическая, информационная, военная, социальная, транспортная и др. предопределяет обобщенную трактовку феномена «безопасность» в научной литературе и нормативно-правовой базе.

Согласно Концепции национальной безопасности Республики Беларусь, утвержденной Указом Президента Республики Беларусь от 9 ноября 2010 г. «национальная безопасность – состояние защищенности национальных интересов Республики Беларусь от внутренних и внешних угроз» [1]. Применительно к экономической сфере интересов этот же документ определяет экономическую безопасность страны как «состояние экономики, при котором гарантированно обеспечивается защищенность национальных интересов от внутренних и внешних дестабилизирующих явлений».

Тогда, вследствие отсутствия определения в нормативной базе, применительно к субъекту хозяйствования категорию можно трактовать как «качественную характеристику экономической системы, определяющую ее способность поддерживать нормальные условия функционирования». При этом для применения к конкретным отраслевым субъектам хозяйствования такое определение требует адаптации.

Директива Президента Республики Беларусь № 3 от 14.07.2007 «О приоритетных направлениях укрепления экономической безопасности государства» по своему содержанию нацелена на экономическую безопасность промышленных организаций: «наибольшую актуальность в сфере экономической безопасности страны приобретают обеспечение сбалансированного развития организаций и повышение эффективности их работы за счет роста добавленной стоимости, увязки объемов промышленного производства с сокращением запасов готовой продукции и увеличением экспортных поставок товаров, высокоэффективных инвестиционных проектов, а также улучшение финансового состояния промышленных организаций в целях создания условий для устойчивого качественного экономического роста» [2]. Транспорт затрагивается лишь косвенно в задачах Совета Министров Республики Беларусь по обеспечению энергетической безопасности страны «принять кардинальные меры по экономии и бережливому использованию топливно-энергетических ресурсов во всех сферах производства, в строительстве, на транспорте и в жилищно-коммунальном хозяйстве».

Применительно к организациям железнодорожного транспорта в нормативной базе безопасность упоминается в Законе Республики Беларусь от 06.01.1999 № 237-3 (ред. от 17.07.2018) «О железнодорожном транспорте»: безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта – состояние защищенности процесса движения транспортных средств железнодорожного транспорта, состояние транспортных средств железнодорожного транспорта и инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее – инфраструктура), а также железнодорожных путей необщего пользования, при которых отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, окружающей среде, имуществу юридических и физических лиц [3]. Отдельное внимание в законодательстве уделено Правилам по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов внутренним водным транспортом, гражданскими воздушными судами, автомобильным транспортом и железнодорожным транспортом по территории Республики Беларусь.

Таким образом, можно констатировать наличие правового вакуума в области нормативного обеспечения экономической безопасности транспортных организаций. Так, в законодательстве особое внимание уделяется безопасности процесса перевозки, пассажиров и грузов, но не экономической безопасности самого субъекта хозяйствования, осуществляющего эту деятельность, однако последняя имеет прямое влияние на транспортную безопасность и наоборот.

В условиях повышенного риска и влияния негативных экзогенных и эндогенных факторов безопасность является триггером экономически устойчивого развития, как отдельного субъекта хозяйствования, так и транспортной системы в целом. Это обуславливает необходимость исследования широкого спектра инструментов (управление рисками: диверсификация, страхование, хеджирование и др.; техническая защита: охрана, безопасность информации, кадровая политика; финансовая защита: финансовый мониторинг, управленческий учет и контроль, бюджетирование), технологий и факторов, влияющих и обеспечивающих экономическую безопасность хозяйствующего субъекта. Безусловно, наиболее изучены и подвержены огласке внешние угрозы, связанные с промышленным и IT-шпионажем, санкциями в финансовой и технологической сферах. Однако внутренние не менее важны и существенны в изменяющихся условиях хозяйствования: закредитованность, аритмичность объемов работы и ее структуры, ограниченность ресурсов для развития и др. [4].

При изменениях текущего положения дел в республике и за рубежом возможно как появление новых угроз экономической безопасности, так и нивелирование уже существующих. Следует отметить, что, несмотря на то, что угрозы экономической безопасности могут проявляться не сразу (либо остро не стоять перед государством или субъектом хозяйствования), это вовсе не означает, что с ними бороться не следует, и они могут исчезнуть сами по себе. С этой целью на законодательной основе необходимо сформулировать и закрепить основополагающие принципы и нормы правового регулирования функционирования транспортной системы с учетом обеспечения ее экономической безопасности. Такие нормы должны стать элементом нормативно-правовой основы, регламентирующей транспортную безопасность (к примеру, Закон «О транспортной безопасности») в Республи-

ке Беларусь в части установления количественных и (или) качественных требований (цифровые показатели, нормативы, характеристики, правила, методики, классификации и т. д.) к объектам материального мира (в том числе к сырью и материалам (ресурсам), зданиям и сооружениям, транспортным средствам, оборудованию и т. д.); транспортным технологическим процессам (операциям); системам управления (менеджмента); процедурам, методикам, методам и способам поиска, получения, передачи, сбора, обработки, накопления, хранения, распространения и (или) предоставления информации, а также пользования информацией и ее защиты; компетентности граждан и юридических лиц в выполнении работ, оказании услуг.

Поэтому считаем научно обоснованным мнение о том, что категория «экономическая безопасность» в отношении транспортных систем имеет следующее наполнение «состояние экономической среды транспортной системы, обеспечивающее ее защищенность от внутренних и внешних дестабилизирующих угроз совершения актов незаконного вмешательства». При этом согласно Закону Российской Федерации от 08.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» «акт незаконного вмешательства» можно определить как «противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий» [5]. Тогда обеспечение экономической безопасности транспортных систем – это реализация определяемой государством системы экономических мер в сфере организации и функционирования транспортного комплекса, исключающих угрозы совершения актов незаконного вмешательства.

Резюмируя употребленные ранее трактовки, следует отметить, что многообразие определений «экономической безопасности» подтверждает ее сложность и многогранность. Все толкования совпадают в одном – обеспечение экономической безопасности в общем виде является гарантией независимости и условием устойчивого развития субъекта хозяйствования. Поэтому вопросы безопасности в целом, транспортной и экономической безопасности в особенности нуждаются в дальнейшей координации со стороны государства с целью единообразия их правового регулирования и правоприменения, административного управления, научного исследования, в том числе определения компетенции государства и его органов, а также межгосударственных образований и самих субъектов хозяйствования.

Список литературы

- 1 Об утверждении Концепции национальной безопасности Республики Беларусь : Указ Президента Респ. Беларусь от 09.11.2010 № 575 (ред. от 24.01.2014).
- 2 О приоритетных направлениях укрепления экономической безопасности государства : Директива Президента Респ. Беларусь № 3 от 14.07.2007.
- 3 О железнодорожном транспорте : Закон Респ. Беларусь от 06.01.1999 № 237-3 (ред. от 17.07.2018).
- 4 Шатров, С. Л. Функциональные составляющие экономической безопасности железнодорожного транспорта / С. Л. Шатров, А. В. Даниленко, В. Л. Жигалов // Проблемы безопасности на транспорте : материалы XI Междунар. науч.-практ. конф. ; под общ. ред. Ю. И. Кулаженко. – 2021. – С. 256–258.
- 5 О транспортной безопасности : Закон Российской Федерации от 08.02.2007 № 16-ФЗ.

УДК 004.056

АУДИТ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

Т. В. ШОРЕЦ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Современное состояние экономических отношений все больше актуализирует вопросы активизации управления процессом обеспечения экономической безопасности субъектов хозяйствования. При этом, если еще несколько лет назад мы рассматривали экономическую безопасность как совокупность условий и факторов, обеспечивающих независимость хозяйственной деятельности предприятий, стабильность и устойчивость, способность к постоянному обновлению и развитию, то сегодня подходы меняются. Одним из важнейших компонентов системы экономической безопасности