

ности (таких как энергетические системы, транспортные сети, телекоммуникационные системы и т. д.) от различных угроз, включая обнаружение актов кибератак, природных катастроф и т. д.

Развитие инфраструктурной безопасности сталкивается с проблемами разной сложности, решение которых связано:

- с ростом числа случаев кибератак;
- недостаточной защитой информационных систем;
- низкой квалификацией обслуживающего персонала, возможностью агрессивного поведения из-за ошибок или недопустимых действий. Эта проблема может быть решена путём организации обучения поведения персонала в условиях нарушения безопасности информационных систем и возникновения угроз;
- недостаточным финансированием мероприятий, обеспечивающих инфраструктурную безопасность;
- отсутствием сбалансированности безопасности и доступности объектов инфраструктуры;
- необходимостью регулярного обновления техники, технологии, процедур, которые обеспечивают защиту объектов инфраструктуры.

Для повышения инфраструктурной безопасности необходимо улучшать состояние инфраструктуры, чтобы она стала более устойчивой и готовой к возникновению угроз.

Необходимость повышения уровня инфраструктурной безопасности является важнейшим вопросом для обеспечения стабильной экономики и безопасности общества, так как инфраструктурная безопасность рассматривается как составная часть экономической безопасности, на уровень которой оказывают большое влияние различные угрозы, влияние которых можно сократить, изучая механизм их воздействия на инфраструктурную безопасность.

#### Список литературы

1 Об утверждении Концепции национальной безопасности Республики Беларусь [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 9 нояб. 2010 г., № 575 (ред. от 24.01.2014). – Режим доступа : <http://prokuratura.gov.by/ru/acts/kontsepsiya-natsionalnoybezopasnosti-respubliki-belarus/>. – Дата доступа : 12.05.2021.

2 **Быченко, О. Г.** Экономическая безопасность: теоретические аспекты и показатели её оценки / О. Г. Быченко, О. В. Быченко // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2022. – Вып. 15. – С. 143–149.

3 **Кротов, М. И.** Экономическая безопасность России : Системный подход / М. И. Кротов, В. И. Мунтиян. – СПб. : Изд-во НПК «Рост». 2016. – 336 с.

4 **Можейко, А. В.** Экономическая безопасность Республики Беларусь / А. В. Можейко // Банкаўскі веснік. – 2021. – № 6. – С. 44–53.

5 Экономическая безопасность: теория, методология, практика / под науч. ред. П. Г. Никитенко, В. Г. Булавко ; Институт экономики НАН Беларуси. – Минск : Право и экономика, 2009. – 394 с.

УДК 658.7(476)

## ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

*И. В. ГАЛКИНА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Республика Беларусь – важный транспортный и коммуникационный центр, расположенный на пересечении транспортных коридоров между Западной Европой и Азией, что является предпосылкой для возможного становления в качестве полноценного участника процесса международного перемещения товаров и услуг.

В 2022 году международная торговля развивалась под влиянием санкционных ограничений в отношении Беларуси и России, прекращения перевозок в направлении Украины по причине конфликта и, как следствие, необходимости переориентации торговых потоков. Такая ситуация кардинально отразилась на показателях внешней торговли Республики Беларусь. По итогам 2022 года сальдо внешней торговли товарами в Беларуси достигло рекордно низкого значения, хотя и осталось отрицательным. Экспорт составил почти 38,3 млрд дол., а импорт – 38,6 млрд дол., что, соответственно, на 6 и 4,2 % меньше, чем годом ранее. Существенно изменилась структура внешней торговли [3].

В силу своего геоэкономического положения Республика Беларусь имеет большой потенциал развития логистической сферы. Белорусские транспортные коридоры имеют загрузку не более 25–40 % от их реальной способности. В настоящее время в Беларуси функционирует около 60 логистических центров, из которых на Минск приходится более 70 %. Около 25 % действующих логистических центров являются государственными, остальные созданы за счет инвестиций отечественных и иностранных инвесторов (из России, Азербайджана, Ирана и Китая).

Интеграция страны в общемировые товарные потоки определяет приоритеты развития логистической системы Республики Беларусь, направленные на повышение уровня развития логистической инфраструктуры, обеспечивающей беспрепятственное проследование товарно-транспортного потока через территорию страны и сопряжение с логистическими системами других стран.

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 28 декабря 2017 года № 1024 была утверждена Концепция развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года. Концепция разработана в соответствии с основными положениями Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года, одобренной на заседании Президиума Совета Министров Республики Беларусь [2].

Целью Концепции является определение перспективных направлений в развитии логистической системы Республики Беларусь, обеспечивающих ее привлекательность для субъектов экономической деятельности, а также способствующих устойчивому экономическому развитию страны и удовлетворению потребностей в эффективном продвижении товаров на международном и национальном рынках.

В основу Концепции заложены следующие приоритеты:

- обеспечение беспрепятственного товародвижения в логистической системе Республики Беларусь;
- формирование условий для привлечения инвестиций в развитие логистической системы Республики Беларусь;
- повышение конкурентоспособности экономики республики и расширение рынков национальных товаропроизводителей;
- оптимизация совокупных затрат всех участников логистической системы;
- обеспечение равноправных условий функционирования для всех участников логистической системы;
- обеспечение целевых подходов государственного регулирования к развитию логистической системы на основе перспективных запросов товарного рынка Республики Беларусь и международной интеграции.

Положения Концепции учитывают существующий опыт развития экономики государства на основе использования логистических подходов, а также современные тенденции развития международных экономических связей Республики Беларусь и роль всех основных участников на рынке товародвижения.

Целевыми ориентирами развития логистической системы Республики Беларусь к 2030 году следует считать:

- рост позиции Республики Беларусь в мировом рейтинге по индексу эффективности логистики LPI до уровня не ниже 50;
- рост объема логистических и транспортно-экспедиционных услуг;
- увеличение доходов от транзита [2].

Развитие логистической системы Республики Беларусь должно носить постоянный характер, иметь многовекторность сфер развития и идти по следующим направлениям:

- повышения конкурентоспособности и общего снижения издержек потребителей транспортно-логистических услуг за счет внедрения новых видов и форм обслуживания потребителей на основе создаваемых ТЛЦ, позволяющих расширить ассортимент логистических услуг и улучшить их качество;
- увеличения объемов перевозок с учетом удобного географического положения Беларуси и пролегания кратчайших путей доставки грузов по территории страны, что приведет к росту экспорта транспортных услуг, увеличит масштабы и спектр логистического обслуживания;
- вложения значительных инвестиций в цифровую трансформацию логистики и технологий, что позволит повысить скорость обработки грузов, оптимизировать существующие грузопотоки

и, как результат, снизить издержки всех участников транспортно-логистической системы товародвижения.

На фоне глобальной перестройки экспортно-импортных потоков проявились все преимущества альтернативных маршрутов, ставших фундаментом для выстраивания новой логистики ЕАЭС. На белорусско-российском пространстве происходит переориентация экспортных поставок с Запада на Восток. Белорусские предприятия нацелены на интенсивное освоение перспективных рынков государств Каспийского бассейна. В построении логистических схем актуализируется роль важной международной транспортной артерии – коридора «Север – Юг». Этот широкомасштабный инфраструктурный проект мультимодальных перевозок позволит через Иран обеспечить выход в Персидский залив с дальнейшей транспортировкой продукции в ОАЭ и Индию.

Прогнозируется, что реализация проектов в рамках МКТ «Север – Юг» выведет этот коридор в число ведущих транспортных артерий континента. По расчетам аналитиков ЕАБР, к 2030 году коридор сможет увеличить объем грузоперевозок до 14,6 млн тонн. Значительную долю в структуре грузопотока по-прежнему будут составлять контейнерные перевозки, в основном за счет продовольствия и металлов [1].

Подводя итог, следует отметить, что основными проектами, формирующими перспективную логистическую систему Республики Беларусь, являются:

- развитие рынка логистических услуг, способствующего максимальной реализации принципа мультимодальности;
- повышение транзитного потенциала путем вовлечения логистических операторов и инфраструктуры логистической системы республики в международные проекты рынка товародвижения.

Реализация предложенных проектов будет способствовать прогрессу в развитии транспортно-логистического потенциала Беларуси, укреплению положения белорусских транспортно-логистических компаний на международном рынке.

#### Список литературы

1 Веренич, В. Транспортный коридор «Север – Юг»: важен, нужен, перспективен / В. Веренич // Логистика. – 2023. – № 2. – С. 8–11.

2 Об утверждении Концепции развития логистической системы Республики Беларусь до 2030 года : постановление Совмина Республики Беларусь от 28 декабря 2017 г. № 1024 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://pravo.by/document>. – Дата доступа : 10.09.2023.

3 Рекорд Беларуси во внешней торговле [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://officelife.media/news/>. – Дата доступа : 10.09.2023.

УДК 657 47:656.2.003

## АКТУАЛЬНОСТЬ КАЛЬКУЛЯЦИОННЫХ РАСЧЕТОВ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

*В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В Республике Беларусь железнодорожный транспорт является важной отраслью хозяйства, которая обеспечивает экономическую безопасность государства, и представлен Белорусской железной дорогой. В современных экономических условиях для каждого хозяйствующего субъекта объективной необходимостью является ведение управленческого учета, позволяющего осуществлять управление затратами, как средства достижения высокого экономического результата.

Рассматривая исторические аспекты развития управленческого учета, можно отметить первостепенное значение калькуляционного учета, а также сделать следующие выводы:

- возникновение управленческого учета связано с развитием калькуляционного и производственного учета;
- первоначально выделился калькуляционный учет, который на первых порах своего развития был примитивным, простым;
- применение новых методов учета затрат на производство и калькулирование превратили калькуляционный учет в систему производственного учета;