

В современных условиях деятельность Белорусской железной дороги подчинена рыночно-институциональной парадигме развития национальной экономики, что предопределяет необходимость разработки гибкого адаптационного механизма оперативного управления материально-техническим обеспечением, которое является одним из основных императивов успешного функционирования предприятий железнодорожного транспорта. Реализация эффективного управления материально-техническим обеспечением предприятий железнодорожного транспорта, учитывая влияние процессов реформирования отрасли, зависит от сложности взаимодействия хозяйствующих субъектов, усиления их самостоятельности, возрастания хозяйственных рисков. Это инициирует необходимость углубленных теоретико-прикладных исследований вопросов развития системы центров финансовой ответственности материально-технического обеспечения компании, создания комплексной системы планирования и контроллинга ресурсов с применением инновационных инструментов. Вместе с тем существующие на сегодняшний день подходы к управлению материально-техническим обеспечением в компании не отвечают требованиям времени, что и предопределило актуальность темы исследования.

Признавая значимость существующих теоретико-прикладных исследований по проблематике диссертационной работы, следует отметить, что неопределенная экономическая ситуация в условиях глобального финансового кризиса и структурные преобразования, происходящие в отечественной транспортной отрасли в целом и реформа железнодорожного транспорта в частности, требуют выработки новых инструментов, технологий, алгоритмов оперативного управления материально-техническим обеспечением на предприятиях железнодорожного транспорта. Проблемам управления материально-техническим обеспечением, планирования ресурсов посвящены научные труды многих ученых. Среди занимавшихся этими вопросами следует отметить отечественных экономистов Бухалкова М. И., Гинзбурга Е. Г., Думлера А. С., Кондракова П. С., Мельцера Н. Б., Петрова В. А., Шеремета А. Д. и др. В их работах отражены основные теоретические и методологические основы планирования ресурсов, его значение и возможность эффективного применения на различных предприятиях, в частности, железнодорожного транспорта. Большой вклад в развитие этой темы внесли зарубежные ученые Бигель Дж., Конвей Р., Максвелл В., Райн Б., Стрикленд А., Томпсон А. и др. Эти специалисты исследовали проблемы применения различных инструментальных механизмов планирования для достижения поставленных предприятиями целей с наименьшими затратами. Активно обсуждались вопросы практического использования систем планирования для решения многих производственно-экономических задач. Выдвигались различные подходы к совершенствованию управления материально-технического обеспечения. Однако в их работах недостаточно глубоко изучены вопросы, касающиеся проведения контрольных процедур на стадии выполнения работ, осуществления оперативного планирования для своевременного определения возникающих отклонений, прогнозирования будущих затрат и выявления направлений повышения эффективности деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Все перечисленные проблемы имеют важное практическое и научное значение, требуют поиска решений их преодоления.

Список литературы

- 1 **Цевелев, А. В.** Совершенствование методики прогнозирования и контроля обеспечения материальными ресурсами железнодорожных предприятий : автореф. дис... канд. экон. наук : 08.00.05 / А. В. Цевелев. – Новосибирск, 2010. – 20 с.
- 2 **Сергеев, В. И.** Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / В. И. Сергеев ; под общ. и науч. ред. проф. В. И. Сергеева. – М., 2005. – 425 с.

УДК 625.8

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

Я. В. НЕДБАЙ

*Сибирский государственный университет водного транспорта,
г. Новосибирск, Российская Федерация*

Обеспечение экономической безопасности является одной из важнейших задач государства. В настоящее время в связи со специальной военной операцией в Украине в отношении Российской Федерации рядом стран введено семь пакетов санкционных ограничений [3].

Введение экономических санкций в отношении физических и юридических лиц началось ещё в марте 2014 года [1, 4]. Санкции коснулись многих отраслей. В настоящей работе будут рассмотрены

рены основные ограничения, коснувшиеся транспортной отрасли (в большей степени – водного транспорта).

Ограничительные меры можно разделить на следующие виды: ограничение свободы передвижения, финансовые ограничения, блокирующие санкции, торговые ограничения и прочие (таблица 1).

Таблица 1 – Ограничения, введенные разными странами, касающиеся отдельных видов транспорта

Вид ограничения	Вид транспорта				
	Автомобильный	Железнодорожный	Воздушный	Водный	Трубопроводный
1 Свобода передвижения	ЕС, Республика Косово	ЕС	США, ЕС, Великобритания, Швейцария, Канада, Новая Зеландия	США, ЕС, Великобритания, Канада, Новая Зеландия, Норвегия	–
2 Финансирование	Австралия	США, Австралия		США, Австралия	ЕС, Австралия
3 Блокирующие	США, ЕС				
4 Торговые	ЕС, Япония	ЕС, Великобритания	США, ЕС, Великобритания, Швейцария, Канада, Япония, Тайвань	США, ЕС, Великобритания, Япония, Тайвань	ЕС, Великобритания, Швейцария, Канада, Австралия
5 Прочие			Великобритания, Япония		

Примечание – Составлено автором на основании [2].

На данный момент запрещается допуск в порты на территории ЕС, Великобритании, Канады, Новой Зеландии, Норвегии любого судна, зарегистрированного под флагом России. Также это распространяется на суда, сменившие российский флаг или регистрацию на флаг или регистр любого другого государства после 24.02.2022 г. Ограничительные меры применены в отношении экспорта товаров морского судоходства и радиокommunikационных технологий для использования в России или для размещения на борт судна под российским флагом. Запрет на ведение бизнеса со следующими компаниями: Камаз; Новороссийский морской торговый порт; ОАО «РЖД»; Совкомфлот; Объединенная судостроительная корпорация; РЭЦ, ЭКСАР (associated persons); Арзамасский машиностроительный завод; Судостроительный завод «Море»; ООО «Русские машины»; НПК «Технологии машиностроения»; Объединенная двигателестроительная корпорация; Судостроительный завод «Янтарь».

Несмотря на намерения введения нового пакета санкций, некоторые страны смягчили ограничения:

– США разрешает все операции (включая экспорт, реэкспорт товаров, услуг и технологий) с участием подсанкционных организаций при условиях: а) воздушное судно зарегистрировано в юрисдикции за пределами РФ; б) предоставленные/экспортированные/реэкспортированные товары, услуги и технологии предназначены для использования на воздушных судах, используемых исключительно в целях гражданской авиации;

– выданы лицензии на закрытие сделок с активами, попавшие под санкции, а также на сделки по обслуживанию самолетов российских производителей (ОАК, Иркут и др.). Основное условие – самолеты должны быть зарегистрированы за рубежом;

– государства – члены ЕС могут разрешать судам под российским флагом доступ в порты ЕС и российским автотранспортным предприятиям для работы в ЕС, если это связано с торговлей сельскохозяйственной или пищевой продукцией, включая пшеницу и удобрения;

– Великобритания опубликовала Генеральную лицензию на предоставление связанному с Россией лицу услуг страхования и перестрахования самолётов и авиадвигателей.

В ответ на санкционные ограничения, введенные рядом стран, Россия приняла следующие контрмеры: запрет на вывоз за пределы территории РФ продукции и сырья, производство и добыча, которых осуществляется на территории РФ; Росморречфлот временно закрыл статистику грузооборота морских портов РФ; запрет автомобильных перевозок компаниям из стран ЕС, Великобритании, Норвегии и Украины с 10.10.2022 до 31.12.2022.

С началом введения санкционных ограничений Правительством РФ было принято решение об оказании мер поддержки в отношении компаний-резидентов РФ. Например, установлены нулевые

ставки ввозных таможенных пошлин в отношении отдельных видов товаров таких, как двигатели авиационные и автомобильные. Правительство субсидирует морские грузоперевозки в Калининградскую область.

Правительство наделяется правом принимать решения, предусматривающие особенности исполнения договоров финансовой аренды (лизинга) железнодорожного подвижного состава, контейнеров, морских судов, судов внутреннего водного транспорта или судов смешанного (река – море) плавания, особенности осуществления весового и габаритного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, а также особенности открытия пунктов пропуска.

С 1 октября 2022 года доставка грузов из Европы в РФ иностранным перевозчиком возможна только до границы РФ.

На автомобильных пунктах пропуска через государственную границу России до 01.09.2022 отменяется весогабаритный контроль для грузового транспорта, который ввозит в страну лекарства, продукты питания и предметы первой необходимости.

В заключение можно отметить, что санкционные ограничения препятствуют поддержанию экономической безопасности России. Однако благодаря поддержке импортозамещения, развитию внутреннего рынка и улучшению качества продукции страна может противостоять угрозам экономической безопасности.

Список литературы

1 **Минаков, А. В.** Обеспечение экономической безопасности государства в условиях санкций западных стран / А. В. Минаков, С. Б. Лапина // Вестник экономической безопасности [Электронный ресурс]. – 2021. – № 2. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/obespechenie-ekonomicheskoy-bezopasnosti-gosudarstva-v-usloviyah-sanktsiy-zapadnyh-stran>. – Дата доступа : 07.10.2022.

2 Информационный бюллетень. Ограничительные меры и контрмеры [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.exportcenter.ru>. – Дата доступа : 15.09.2022.

3 **Шогенова, Д. Х.** Угрозы экономической безопасности России в условиях санкций / Д. Х. Шогенова // Экономика и бизнес: теория и практика [Электронный ресурс]. – 2022. – № 4–2. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/ugrozy-ekonomicheskoy-bezopasnosti-rossii-v-usloviyah-sanktsiy>. – Дата доступа : 07.10.2022.

4 **Щербанин, Ю. А.** Транспорт России: шесть лет экономических санкций / Ю. А. Щербанин // Проблемы прогнозирования [Электронный ресурс]. – 2020. – № 3 (180). – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/transport-rossii-shest-let-ekonomicheskikh-sanktsiy>. – Дата обращения : 07.10.2022.

УДК 338.2

РОЛЬ ТРАНСПОРТА В РАЗЛИЧНЫХ СФЕРАХ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА

А. П. ПЕТРОВ-РУДАКОВСКИЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В настоящее время в Республике Беларусь в составе экономической безопасности выделяют следующие её сферы: производственную, инфраструктурную, энергетическую, продовольственную, финансовую и внешнеэкономическую. В зависимости от того, какое направление деятельности транспортной отрасли анализируется, может быть установлена её та или иная взаимосвязь с любой из перечисленных сфер.

При этом важно отметить, что транспорт, являясь одной из ключевых инфраструктурных отраслей государства, определяет состояние национальной экономики, уровень её развития и конкурентоспособность, создаёт условия для эффективного взаимодействия всех отраслей и является важнейшей его материально-технической составляющей. Недостаточное развитие транспортной системы, её отставание от современных научно-технических достижений, высокий уровень износа транспортных средств порождает серьёзные вызовы, опасности и угрозы инфраструктурной безопасности.

Транспорт как ключевой элемент инфраструктурной безопасности является предметом тщательного изучения. Однако не меньшую роль транспорт играет и в ещё одной сфере – во внешнеэкономической безопасности государства. В силу географических, геополитических и исторических причин экономика Республики Беларусь является открытой. Это означает, что она зависит от результатов внешнеэкономической деятельности, поэтому должна заботиться о сохранении и увели-