

– реализация политики по научно-техническому и инновационному развитию, разработке принципиально новых средств и способов транспортирования товаров и услуг, скорейшему переходу к более высоким технологическим укладам.

Факторами, определяющими возможность обеспечения внешнеэкономической безопасности государства, в том числе в транспортной системе, являются: политический, военный и экономический суверенитет государства на своей территории, справедливый и равный доступ заинтересованных субъектов к экономическим ресурсам и средствам, высокий уровень интеллектуального и морального развития общества, его восприимчивость к инновациям. При этом для построения качественной системы обеспечения внешнеэкономической безопасности важно выделять внешние и внутренние вызовы, опасности и угрозы. Особого внимания требуют деструктивные факторы внешнего характера. С точки зрения транспорта к таковым относятся экономические, административные и военно-силовые методы препятствования использованию мировой транспортной системы, транспортных и транзитных коридоров, экспорту транспортных услуг, что может быть обусловлено как недобросовестной конкуренцией, так и недружественными взаимоотношениями между странами. Республика Беларусь не является в мировом масштабе государством, способным оказать влияние на глобальные мировые экономические процессы, проводить экспансию на рынки других государств, влиять на решения, принимаемые международными экономическими, финансовыми, транспортными организациями, задействовать иные факторы, обуславливающие создание зависимости других государств и их экономик от воли Республики Беларусь. Поэтому единственным доступным средством для противодействия внешним вызовам, опасностям и угрозам является её внешняя политика, которая должна носить сбалансированный и многовекторный характер. Что касается противодействия внутренним вызовам, опасностям и угрозам, то здесь на первый план должна выходить политика по повышению конкурентоспособности а также, по научно-технологическому и инновационному развитию, направленная, в числе прочего, на совершенствование отечественной транспортной системы. Именно это в первую очередь предопределяет место государства на международной экономической арене, и содействует укреплению экономической безопасности государства.

УДК 656.064:388.1

АДАПТИВНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СХЕМЫ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ КРИТИЧЕСКОГО ИМПОРТА КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАНЫ

В. Г. ПИЩИК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В условиях нестабильности и высоких рисков изменения устоявшихся каналов транспортировки товаров критического импорта бесперебойная доставка является актуальной задачей для экономики Республики Беларусь. Санкционная политика, наступление глобальной эпохи перестройки мира влечет за собой адаптацию логистических схем и маршрутов перевозки грузов, поиск новых возможностей и партнеров для дальнейшего сотрудничества в рамках импорта и экспорта.

Особое внимание в данном вопросе уделяется товарам критического импорта. В категорию критического импорта попадают товары, которые Республика Беларусь не производит, но имеет в них потребность для полноценного социально-экономического развития. В большинстве случаев данные товары не облагаются уплатой налога на добавленную стоимость. К такого рода товарам относятся часть продовольствия, медикаменты, комплектующие для системообразующих производств.

К товарам критического импорта согласно «Перечню товаров критического импорта» (постановление Минэкономики от 10 мая 2022 г. № 9) относятся:

1) в машиностроительной отрасли: ленты конвейерные, силовые установки и двигатели пневматические, топливные и вакуумные насосы, вентиляторы, горелки топочные прочие, части машин сельскохозяйственных, садовых или лесохозяйственных для подготовки и обработки почвы катки для газонов и спортплощадок, лазеры (кроме лазерных диодов) и другие товары;

2) в нефтехимической отрасли: моторные масла, компрессорные смазочные масла, турбинные смазочные масла, углерод (сажи и прочие формы углерода), хлорид водорода (кислота соляная), оксиды азота, аммиак безводный и другие товары;

3) в стекольной отрасли: оптическое стекло гнутое, граненое, сверленное, гравированное, эмалированное или обработанное иным способом, не вставленное в раму или не комбинированное с другими материалами, ампулы стеклянные и другие товары;

4) в металлургической отрасли: ферросиликомарганец, трубы для нефте- или газопроводов сварные прямошовные, гвозди, кнопки, чертежные кнопки, рифленные гвозди, скобы и аналогичные изделия, из черных металлов, с головками или без головок из других материалов, кроме изделий с медными головками, холодноштамп и другие товары;

5) в строительной отрасли: прочие шлаковаты, минеральная силикатная вата и аналогичные минеральные ваты, кирпичи огнеупорные, блоки, плитки и другие товары;

6) в фармацевтической отрасли: изделия гигиенические или фармацевтические (включая соски) из вулканизированной резины, кроме твердой резины, с фитингами из твердой резины или без них;

7) в кожанно-обувной отрасли: подошвы и каблуки из резины, пластмассы, вкладные стельки, подпяточные и аналогичные изделия, гетры, аналогичные изделия и другие товары;

8) в целлюлозно-бумажной отрасли: бумага и картон многослойные без поверхностного покрытия или пропитки, бумага и картон гуммированные и клейкие прочие и другие товары;

9) в текстильной отрасли: шерсть стриженная, мытая, не карбонизированная; волокно хлопковое, пряжа хлопчато-бумажная; нитки швейные из синтетических нитей и другие товары.

Условно товары критического импорта можно разделить на сегменты:

– виды сырья, не добываемые в Республики Беларусь, но необходимые для производства товаров;

– промышленная продукция, которая необходима для функционирования экономики, не производимая на территории Республики Беларусь;

– сельскохозяйственное сырье;

– пищевая продукция готовая;

– фармацевтическая продукция.

В логистическом отношении можно выделить:

– жестко поставленные логистические сегменты для товаров, которые невозможно произвести на территории Республики Беларусь;

– гибко поставленные логистические сегменты, которые позволят варьировать размеры поставок для товаров, которые возможно произвести на территории Республики Беларусь, но экономически невыгодно их производство.

Адаптивные логистические схемы позволят рассмотреть наиболее выгодные варианты закупки определенных товаров из стран-производителей товаров или стран, закупающих товары у стран-производителей, не выстраивая свои логистические схемы в условиях их экономической неэффективности.

Обеспечение бесперебойности поставки товаров критического импорта в страну является важнейшей задачей, осуществление которой в настоящее время сталкивается с множеством проблем технического, технологического, правового и экономического характера. Существующие логистические схемы доставки товаров критического импорта в условиях очень динамично меняющейся внешней среды не всегда оказываются надежными и экономическими выгодными. Поэтому исследование общих подходов к формированию адаптивных логистических схем, которые позволяли бы гибко реагировать на внешние воздействия и обеспечивать стабильную поставку таких товаров в страну, является актуальным. Стратегической задачей является создание принципиальных логистических схем, которые учитывают специфику доставки в Республику Беларусь отдельных групп таких товаров и могут быть реализованы в различных вариациях в зависимости от складывающихся условий.

Ограничение импорта открыло возможности для импортозамещения отечественными компаниями. Наибольшие успехи видятся в отрасли машиностроения, сельского хозяйства, производстве медицинских препаратов, технологического оборудования, продукции биоинженерии, производстве химических компонентов. Однако ограничение доступа к ряду передовых технологий проектирования и производства в высокотехнологичных отраслях существенно подрывает способность

некоторых подотраслей наладить эффективное импортозамещающее производство, что впоследствии приводит к неизбежному импорту товаров.

Группы товаров критического импорта являются нестабильными, в условиях постоянного появления новых товаров, что постоянно меняет логистические схемы. Поэтому логистические схемы должны быть настолько адаптивными, чтобы учитывать и прогнозировать любые изменения на рынке критического импорта.

Прекращение поставок может угрожать экономической безопасности страны. На адаптивность перевозок влияют как переменные внешние условия (политические, экономические, технологические осуществления), так и темпы импортозамещения продукции.

При создании базовой логистической схемы для современных условий учитываются объемы перевозок по каждой номенклатурной группе грузов, прежние схемы поставки, участвующие виды транспорта, структура логистической схемы по видам транспорта (доля видов транспорта).

Логистические схемы могут совпадать у некоторых групп товаров, что является принципиальным моментом для железнодорожного транспорта, поскольку повышение мощности грузопотоков за счет слияния создает благоприятные условия для применения эффективных методов организации вагонопотоков, в частности для формирования прямых ускоренных контейнерных поездов как части логистической схемы доставки.

При появлении нового канала поставки, изменении внешних условий, переходе на импортозамещение товаров группа выпадает из грузопотока, что приведет к падению грузопотока на направлении, соответственно, время накопления ускоренного контейнерного поезда увеличивается и он становится экономически невыгодным другим участникам, что ломает логистическую схему для всех поставщиков. Выбытие одного или нескольких достаточно крупных номенклатурных групп из логистической схемы будет существенно изменять поле эффективности для всех заинтересованных лиц, что впоследствии приведет к быстрой переориентации на автомобильный транспорт. В то же время возможна и обратная ситуация, когда при переориентации каналов поставки грузопоток на определенных направлениях может увеличиваться, что создает благоприятные условия для снижения себестоимости и тарифов, прежде всего за счет эффекта ускорения оборота технических средств перевозки и денежных средств клиентов.

В качестве перспективных направлений для замещения критических видов импортной продукции видится сотрудничество со странами АТР и ЕАЭС, которое может стать плодотворным в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

УДК 336.22

НАЛОГОВЫЙ МЕХАНИЗМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

П. Г. ПОНОМАРЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В связи принятием рядом недружественных стран ограничительных мер в отношении предприятий Республики Беларусь, в том числе и предприятий транспортного комплекса, возможности для реализации крупных инвестиционных проектов и обеспечения необходимых объемов текущей хозяйственной деятельности сужаются из-за недостатка финансирования и ограничения доступа отечественных субъектов хозяйствования к рынку капиталов и к современным технологиям. Внешние факторы оказали первоочередное негативное влияние на экономическую и, прежде всего, финансовую безопасность многих предприятий. Появился целый ряд внешних рисков, которые могут существенно повлиять на экономическую безопасность государства и финансовую устойчивость целого ряда предприятий. Факторами, обусловившими появление финансовых рисков для многих предприятий, являются: прекращение операций экспорта и импорта с целым рядом недружественных стран, ограничения в расчетах с использованием ряда иностранных валют и др., которые обусловили сокращение доходов (выручки) от продаж. В условиях недостатка денежных поступлений от продаж возникли затруднения в осуществлении расчетных операций внутри страны, возникли по-