

ПРОБЛЕМЫ ОЦЕНКИ ИНДИКАТОРОВ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАНЫ

Экономическая безопасность представляется комплексным, много-
ровневым понятием и в самом общем виде включает совокупность усло-
вий и факторов, обеспечивающих независимость национальной эконо-
мики, ее стабильность, способность к постоянному обновлению, эффек-
тивному росту. В теоретических разработках и экономической практике
в качестве индикаторов обычно выделяют: предельно допустимый уро-
вень государственного долга, положение на мировом рынке, зависимость
национальной экономики от импорта техники, сырья, пороговые значе-
ния малообеспеченности населения, объема производства, затрат на на-
учные исследования и разработки, инвестиций в основной капитал,
уровня безработицы. В соответствии с данным подходом в Беларуси ис-
числяются 13 индикаторов экономической безопасности: 1) дефицит
сальдо внешней торговли; 2) объем золотовалютных резервов; 3) доля
собственных энергоресурсов в балансе котельно-печного топлива; 4) доля
населения страны с доходами ниже бюджета прожиточного минимума;
5) доля новой промышленной продукции; 6) затраты на научные иссле-
дования и разработки; 7) внешний государственный долг; 8) внутренний
государственный долг; 9) инвестиции в основной капитал; 10) производ-
ство зерна; 11) уровень безработицы; 12) размер минимальной пенсии;
13) дефицит консолидированного бюджета. Перечисленные параметры
достаточно полно отражают состояние финансов, внешней торговли,
рынка труда, уровень бедности, но не учитывают размеры теневой эконо-
мики (ТЭ), которая является неотъемлемой составляющей любой нацио-
нальной макроэкономической системы хозяйствования.

Расширение объемов теневой экономической деятельности может
привести к серьезным негативным последствиям, таким как:

- снижение уровня надежности официальной статистики. Значи-
тельный объем неучтенной ТЭ вызывает искажение официальных дан-
ных (снижение темпов роста ВВП, доли сектора домашних хозяйств);
- создание определенных макроэкономических диспропорций, на-
пример непропорционально высокая доля торговли и услуг в ВВП;
- разрушение налоговой и социальной системы. Операции в ТЭ не
подпадают под налогообложение; в результате сокращения налоговой
базы органы госуправления могут повышать налоговые ставки, стиму-
лируя рост скрытой экономики, что приводит к дальнейшему ужесточе-
нию бюджетных ограничений в государственном секторе;
- криминализация экономики вследствие распространения пре-
ступных форм извлечения доходов.

С учетом рассмотренных факторов автором предлагается ввести до-
полнительный индикатор экономической безопасности — границы раз-
меров ТЭ. Определение пороговой величины по данному показателю не

может быть однозначным: следует учитывать специфику развития Беларуси, значения аналогичного показателя в отдельных группах стран. Так, по оценкам Евростата в странах ОЭСР, за исключением Италии и Греции, она составляет 5—6 % ВВП, в странах ЦВЕ — 12—16, в странах СНГ — 28—29, по альтернативным оценкам — до 50 %. В качестве условного ориентира для порогового значения можно использовать среднюю величину из верхней границы данного показателя по странам ЦВЕ — 15—16 %, нижней границы по странам СНГ — 25—28 %, которая равна 20—22 % ВВП. По результатам авторских исследований, основанных на использовании комбинации косвенных и прямых методов, объем ТЭ в течение 2000—2009 гг. колеблется в пределах от 29 до 33 % ВВП.

Предложенные автором подходы к измерению ТЭ не только дают возможность полнее оценить уровень экономической безопасности, но и позволяют создать информационную базу для разработки системы мер по ограничению теневой экономической деятельности, дифференцированных по видам нелегальной, скрытой, неформальной экономики.

*Е.В. Борисенко, ст. преподаватель
БелГУТ (Гомель)*

РАЗВИТИЕ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА ЗАТРАТ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

В современных условиях развитие экономических отношений невозможно без четкого функционирования транспортной инфраструктуры, которая тесно взаимодействует со всеми отраслями производства. Железнодорожный транспорт как основа транспортной системы Республики Беларусь призван во взаимодействии с другими видами транспорта своевременно и качественно обеспечивать во внутренних и международных железнодорожных сообщениях потребности населения в перевозках и услугах, жизнедеятельность всех отраслей экономики и национальную безопасность государства, формирование рынка перевозок и связанных с ним услуг, эффективное развитие предпринимательской деятельности.

Для выполнения поставленных перед железнодорожным транспортом задач требуется развитие системы управления на железнодорожном транспорте с учетом требований современной экономики. Повышение качества и обоснованности принимаемых управленческих решений — основная задача руководителей всех организаций железнодорожного транспорта. Добиться этого можно, совершенствуя технологию обоснования управления на основе научного подхода, который предполагает: во-первых, наличие соответствующей теории и совокупности практических рекомендаций, вытекающих из теории и опыта ее применения; во-вторых, комплексное использование всех средств для принятия решений; в-третьих, обучение теории и практики принятия решений. Знание и владение научным подходом позволит руководите-