

сти. Это означает развитие инфраструктуры (например, технологических парков и инкубаторов), поддержку образования и науки, защиту интеллектуальной собственности, а также регулирование нормативно-правовой среды для внедрения инноваций.

Несмотря на предпринимаемые в Республике Беларусь меры по стимулированию инновационного развития, существует ряд проблем, требующих дальнейшего совершенствования государственной политики в данной сфере:

- недостаточное финансирование НИОКР;
- слабая вовлеченность бизнеса в инновационные процессы;
- несовершенство правовой базы регулирования инноваций;
- отставание в развитии инновационной инфраструктуры.

Для решения этих проблем необходимо увеличение государственных расходов на НИОКР; совершенствование налогового стимулирования инновационной деятельности; развитие механизмов государственно-частного партнерства в инновациях; формирование целостной национальной инновационной системы [2].

В условиях глобальной конкуренции, государство должно играть активную роль в стимулировании инновационного развития. Правильная политика может привести к экономическому росту, повышению конкурентоспособности и улучшению качества жизни. Важно помнить, что инновации – это не только технологии, но и новые идеи, подходы и решения. Реализация комплекса мер по финансовой, правовой и организационной поддержке инноваций позволит активизировать инновационную деятельность в Республике Беларусь и повысить ее конкурентоспособность на мировых рынках.

Список литературы

1 Роль государственного стимулирования в современной экономической теории [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-gosudarstvennogo-stimulirovaniya-innovatsiy-v-sovremennoy-ekonomicheskoy-teorii>. – Дата доступа : 14.09.2024

2 Инновационная функция государства [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://vak.gov.by/sites/default/files/2022-10/Автореферат%20Степаненко%20Д.М..pdf>. – Дата доступа : 12.09.2024.

УДК 656.073:235(476)

ОСНОВНЫЕ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНОГО БИЗНЕСА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Н. А. КЕКИШ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Контейнеризация перевозок как лидирующая технология в транспортной сфере требует комплексного подхода и выстраивания четкой стратегии по управлению этим процессом. Сложные взаимосвязи между производством, транспортом и сферой сопутствующих услуг обуславливают необходимость создания единой концепции развития контейнерного бизнеса, которая позволила бы объединить различные направления работы в единую структуру с согласованными целями и задачами для наиболее эффективного использования имеющихся финансовых, инфраструктурных, кадровых ресурсов. Сбалансированное развитие контейнерной транспортной системы (КТС) на базе такой концепции является одним из ключевых факторов обеспечения экономической безопасности не только транспортной отрасли, но и экономики страны в целом, прежде всего с учетом необходимости реализации ее экспортного потенциала.

Концепция развития контейнерного бизнеса должна предусматривать конкретные меры и действия для решения четырех групп основных задач:

- технические задачи – обеспечение КТС современными техническими средствами для контейнерных перевозок, включая терминальную обработку и сервисное обслуживание контейнеров;
- технологические задачи – использование наиболее эффективных технологических решений для максимальной реализации логистического потенциала КТС;
- организационно-управляющие задачи – обеспечение согласованной работы всех элементов КТС;
- коммерческие задачи – обеспечение наибольшей эффективности функционирования бизнес-модели КТС для всех ее агентов с учетом возникающих косвенных эффектов для транспортного комплекса и экономики страны в целом.

Первая группа задач, которые должны быть включены в концепцию, предусматривает работу по следующим направлениям:

- развитие контейнерного парка, предполагающее рост количества контейнеров, прежде всего за счет организации производства в стране, соответствующей потребности в контейнерных перевозках, а также обеспечение необходимого разнообразия видов и типоразмеров в структуре контейнерного парка;

- развитие парка подвижного состава для контейнерных перевозок на всех видах транспорта, включая обеспечение технологически и экономически обоснованной доли длиннобазных фитинговых платформ на железнодорожном транспорте, а также развитие парка контейнерного автотранспорта, оборудованного грузовыми механизмами (контейнеровозы с манипуляторами);

- развитие и техническое обеспечение сервиса контейнерного парка (пунктов ремонта, промывки, дополнительного оборудования и кастомизации контейнеров);

- совершенствование технического оснащения терминалов, обеспечение их грузовым и транспортным оборудованием, в том числе развитие отечественного производства терминального оборудования и вспомогательных технических средств для контейнерных перевозок (комплектов многооборотных средств крепления, специализированных средств пакетирования, упаковки, амортизации, температурных и ударных датчиков и т. п.);

- совершенствование технического оснащения информационно-управляющих систем, обслуживающих КТС.

Ко второй группе относятся задачи, связанные с совершенствованием технологии контейнерных перевозок на различных стадиях процесса транспортировки и процесса функционирования КТС в целом:

- развитие технологий перевозки контейнеров, включая ярусную перевозку железнодорожным транспортом, технологию переработки на станциях, технический и коммерческий осмотр, технологию развоза местного груза, график движения контейнерных поездов, технологию формирования и пропуска ускоренных контейнерных поездов, технологию работы со сборными грузами в контейнерах;

- развитие технологий терминальной обработки контейнеров, включая технологии взаимодействия различных видов транспорта на мультимодальных терминалах, а также технологии обработки контейнеров на автоматизированных терминалах;

- развитие технологий информационного сопровождения контейнерных перевозок в условиях цифровизации (работа с базами данных с информацией о контейнерном парке, слежение за дислокацией, сбор и обработка данных с электронных пломб и оборудования типа «умный контейнер», документальное оформление перевозок в электронной форме и т. п.).

Важнейшей составляющей концепции должен стать блок организационно-управляющих задач. Следует понимать, что на сегодняшний день контейнеризация является в некотором роде стихийным процессом, иницируемым, финансируемым и управляемым сразу несколькими группами заинтересованных агентов (представителями различных видов транспорта, инвесторами, владельцами и операторами контейнерного парка, грузовладельцами, владельцами и операторами объектов терминальной инфраструктуры). В связи с этим в развитии КТС наблюдается некоторый дисбаланс, в частности, в сфере развития контейнерного парка и развития терминальной сети, обусловленный несогласованностью действий различных участников процесса. Для гармоничного развития и эффективного функционирования КТС единые стратегические подходы концепции следует распространить на следующие направления:

- согласованное развитие терминальной сети мультимодальных перевозок;

- выработка системы показателей состояния и качества функционирования КТС;

- управление порожним пробегом и обратной загрузкой контейнера и подвижного состава, используемого в контейнерных перевозках;

- система доступа к рынку аренды контейнеров;

- разработка централизованной информационной системы контейнерных перевозок с обеспечением доступа участников бизнес-процессов на требуемых стадиях;

- цифровое документальное сопровождение контейнерных перевозок;

- совершенствование нормативно-правового регулирования контейнерных перевозок с учетом модернизации контейнерного парка, изменения технологий перевозки, цифровизации бизнес-процессов перевозки и терминальной обработки;

- создание системы управления внетранспортным использованием контейнеров, обеспечивающей вход и выход контейнеров из КТС, а также кастомизацию их под другие нужды. Это новое

направление концепции, которому до настоящего времени не уделялось внимания. Однако вне-транспортное использование контейнеров оказывает непосредственное влияние на динамику контейнерного парка и может являться действенным инструментом как регулирования его размеров, так и повышения экономической эффективности его использования;

– управление взаимоотношениями с грузовладельцами с целью повышения уровня контейнеро-пригодности продукции и повышения уровня контейнеризации, прежде всего в сегменте немаршрутизированных перевозок;

– управление взаимоотношениями с государственными уполномоченными органами и перевозчиками других стран в системе планирования и согласования перевозок, обеспечение согласованной технологии контроля, доступа к базам данных и обмена информацией, автоматизация оформления и передачи разрешительных и сопроводительных документов.

Эффективное функционирование КТС невозможно без создания устойчивой бизнес-модели контейнерных перевозок. Блок коммерческих задач концепции развития контейнерного бизнеса базируется прежде всего на согласованной тарифной политике всех участвующих агентов, их маркетинговой стратегии в данном сегменте транспортного рынка и совершенствовании комплекса транспортно-экспедиционных услуг, предоставляемых клиентам при осуществлении контейнерных перевозок.

Реализация всех задач концепции невозможна без соответствующего кадрового обеспечения. Поэтому необходимой составной частью стратегии развития КТС должны стать программы подготовки высококвалифицированных специалистов в области проектирования и эксплуатации технических средств контейнерных перевозок и терминального оборудования, контейнерной логистики, тарифного регулирования, управления движением и оборотом подвижного состава, создания и эксплуатации информационно-управляющих систем и программного обеспечения.

УДК 338.47:330.45:656.07

АНАЛИЗ ЗНАЧЕНИЯ ИНТЕГРАЦИИ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ В ОПЕРАЦИОННУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ОПЕРАТОРА ГРУЗОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

О. В. КОРИШЕВА

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

Изменение условий формирования экономических отношений, сложившееся в результате действий организаций и руководства недружественных к России стран, повлияло на поиск новых стратегий развития, а также методов управления рисками для повышения уровня экономической безопасности.

Изменение условий хозяйствования, структуры клиентской базы, потребностей в вагонном парке, возможностей использования инфраструктуры общего пользования – всё это факторы, формирующие риски для хозяйствующих субъектов в сфере грузовых железнодорожных перевозок, которые одними из первых ощутили влияние изменения логистических цепочек и необходимость быстрой переориентации на внутренний рынок.

АО «Федеральная грузовая компания» (АО «ФГК») – дочерняя компания госхолдинга «Российские железные дороги». Система управления рисками и внутреннего контроля (СУРиВК) – часть общей системы корпоративного управления АО «ФГК». Управление рисками осуществляется на всех уровнях, и функции управления распределены на всех участников функциональных и проектных направлений [2]. Различные функции в рамках своих компетенций выполняют Совет директоров, генеральный директор и правление АО «ФГК», первый заместитель генерального директора, заместители генерального директора и главный бухгалтер АО «ФГК», Комитет по аудиту и рискам Совета директоров, в задачи которого, в частности, входят контроль за надежностью и эффективностью СУРиВК, а также анализ и оценка исполнения политики в области СУРиВК. АО «ФГК» стало победителем национального конкурса «Эффективный внутренний контроль и аудит» в номинации «Лучшее подразделение по управлению рисками и внутреннему контролю» [2]. Также следует выделить сформированную комплексную комплаенс-систему, представляющую собой систему мер внутреннего контроля, направленных на предупреждение и предотвращение нарушений законода-