

структурного координационного совета от 31.08.2021 г. Данные инвестиционные проекты реализуются в рамках Государственной инвестиционной программы «Дороги Беларуси» на 2021–2025 годы, Государственной программы «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы и др.

По итогам работы за январь – декабрь 2024 года объем инвестиций в основной капитал по предприятиям, входящим в систему Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, составил 1411,7 млн рублей, что в сопоставимых ценах составило 138,3 % к январю – декабрю 2023 года.

Объем строительно-монтажных работ за 12 месяцев 2024 года выполнен на 506,7 млн рублей роста, или 92,3 %, к январю – декабрю 2023 года. По сообщениям Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь инвестиции в основной капитал на приобретение машин, оборудования, транспортных средств, инструмента и инвентаря составили 843,9 млн рублей [3].

В целом стоит отметить, что инвестиции как экономическая категория крайне важны для Республики Беларусь. В основном, именно инвестиции являются основой для совершенствования и модернизации транспортных систем (в данном случае). Об экономике государства, как правило, следует судить именно по действиям, происходящим в инвестиционной сфере, которая является своеобразным индикатором, указывающим на общее положение государства, размер национального дохода, привлекательность для других государств. Подводя итог, следует отметить, что государству в обязательном порядке следует реализовывать свою инвестиционную политику. И такая политика, прежде всего, должна быть нацелена на преодоление экономических кризисов, формирование системы экономической безопасности транспортных систем, которая будет способна обеспечивать недопустимость появления новых угроз в упомянутой сфере.

В первую очередь инвестиции способствуют экономическому росту государства, содействуют модернизации инфраструктуры и производства, благоприятствуют диверсификации экономики и увеличивают республиканский бюджет. Важно разработать комплексный подход к привлечению иностранных инвестиций, так как это позволит обеспечивать устойчивое развитие Республики Беларусь и поддерживать экономическую безопасность в долгосрочной перспективе.

Список литературы

1 Об утверждении Концепции национальной безопасности Республики Беларусь : решение Всебелорусского народного собрания от 25 апр. 2024 г. № 5 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=P924v0005> (дата обращения: 05.10.2025).

2 Капорцева, О. Н. Перспективы развития транспортного комплекса Республики Беларусь на основе принципов устойчивого развития / О. Н. Капорцева // Матрица научного познания. – 2020. – № 5. – С. 86–95.

3 Инвестиционная деятельность // Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. – URL: <https://mintrans.gov.by/ru/investitsionnaya-politika> (дата обращения: 05.10.2025).

УДК 383.278.12

РАЗРАБОТКА ИННОВАЦИОННОЙ СТРАТЕГИИ РЫНКА УСЛУГ ПРЕДПРИЯТИЯ АВТОУСЛУГ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПассажиРОВ ГОРОДА

Г. А. САТТИКУЛОВА

Андижанский государственный технический институт, Республика Узбекистан

Системное исследование рынка автотранспортных услуг в первую очередь предполагает обследование рыночных возможностей хозяйствующих субъектов сети и на этой основе осуществление маркетинговых мероприятий по занятию соответствующего рынка транспортных услуг, а также разработку стратегии эффективной работы на рынке [4].

Под эффективной стратегией понимается уровень удовлетворения потребностей определенной группы потребителей на рынке конкретных транспортных услуг. Потребители автотранспортных услуг отличаются различными характеристиками, потребностями и мотивами своих требований к предлагаемым услугам.

Стратегия организации – это руководство к тому, как переместить компанию с того места, где она находится, туда, где она хочет быть. Обычно стратегия разрабатывается на 4 уровнях:

- 1) корпоративная стратегия (общая стратегия компании и ее направления);
- 2) бизнес-стратегия (стратегия по каждому направлению деятельности компании);

- 3) функциональная стратегия (стратегия для каждой функциональной структуры компании);
 4) практическая стратегия (для базовых структур: заводов, торговых филиалов и отделов) (таблица 1).

Таблица 1 – Разработка стратегии компании: основные шаги

Шаг	Ответственный за разработку (принятие решений).	Содержание разработки
Корпоративная стратегия	Исполнительный директор, ключевые вице-директора (решения принимаются советом директоров / обзор и управление ресурсами в сетях)	Организация и управление портфелем среднего звена экономики. Обеспечение синергии среднего звена экономики как конкурентного преимущества. Выявление инвестиционных возможностей и управление ресурсами в наиболее выгодных секторах. Пересмотр / обзор / обобщение основных стратегических подходов менеджеров среднего звена экономики
Стратегия среднего звена экономики	Генеральный директор / руководитель среднего звена (решения принимаются / рассматриваются руководством компании)	Определение действий и подходов, направленных на успешную конкуренцию и достижение конкурентного преимущества. Формирование реакций на изменение внешних условий. Стратегия основных функциональных служб, подведение итогов инициатив. Решение конкретных проблем
Функциональная стратегия	Функциональные менеджеры (решения обычно принимаются / пересматриваются руководством SZX)	Организация функциональных подходов для поддержки бизнес-стратегии и достижения функциональных целей и стратегий в ИТТКИ, производстве, маркетинге, финансах, HR. Пересмотреть / проверить / унифицировать ключевые подходы руководителей нижнего звена
Быстрая стратегия	Принимается руководителями полевых отделов / функциональными менеджерами нижнего уровня, включая руководителей функциональных отделов	Разработать узкие и специализированные подходы и меры, направленные на поддержку функциональных и средних стратегий предприятия для достижения целей полевых подразделений и функциональных отделов

Инновационная стратегия – это средство достижения целей компании по отношению к внутренней среде предприятия. Инновационные стратегии делятся на следующие группы:

- продуктовая – направлена на создание новых товаров, услуг, технологий;
- функциональные – к ним относятся научно-техническая, производственная, маркетинговая и сервисная стратегии;
- ресурсная – в ресурсное обеспечение вносится новшество (трудовое, материально-техническое, финансовое, информационное);
- организационно-управленческая – изменения в системах управления.

К факторам, связанным с инновационным потенциалом предприятия, относятся история и репутация предприятия, стратегические разработки, управление, маркетинг, НИОКР, производственные, финансово-экономические условия, этап жизненного цикла, функциональная направленность предприятия, продолжительность деятельности, можно выделить инновационный менталитет владельцев предприятия, уровень квалификации менеджеров и ряд других факторов.

Основываясь на вышеуказанной теории инновационной деятельности, проанализируем деятельность общества пассажирских автоуслуг «Андижан Авто-Ёловчи Транс», этап внедрения электробусов вместо метановых автобусов. Но для начала проанализируем переход существующих автобусов ISUZU SAZ NP-37 на метановое топливо.

Результаты, достигнутые при переводе автобусов ISUZU SAZ NP-37 с дизельного топлива на метановое топливо следующие:

- 1 Экономическая эффективность. В результате смены топлива автобусов ISUZU SAZ NP-37 достигается экономия топлива и снижение других связанных с этим затрат.
- 2 Социальный эффект (экономия времени, обеспечение безопасности движения, снижение шума).
- 3 Экологическая эффективность. Количество различных вредных веществ, выбрасываемых в воздух автобусом, работающим на газе метане, значительно меньше, чем количество различных вредных веществ, выбрасываемых в воздух автобусом, работающим на дизельном топливе, а его негативное воздействие на окружающую среду находится на очень низком уровне.

В таблице 2 приведено описание экологических показателей автобусов ISUZU, работающих на дизельном топливе и газе метане, общества пассажирских автоуслуг «Андижан Авто-Ёловчи

Транс», а также информация об экологическом эффекте, достигнутом в результате данного инновационного мероприятия.

Таблица 2 – Описание экологических показателей автобусов ISUZU, работающих на дизельном топливе и газе метане, общества пассажирских автоуслуг «Андижан Авто-Ёловчи Транс»

Индикаторы	Работа на дизеле	Работа на газообразном топливе метан
1 Выброс вредных веществ в атмосферу, кг/т:		
– монооксид углерода	20	0,34
– углеводороды	33	4,42
– оксид азота	16	8,46
2 Среднегодовые выбросы в атмосферу, кг:		
– монооксид углерода	114,5	4,2
– углеводороды	254,5	54,8
– оксид азота	419,8	104,8
3 Ежегодный экологический ущерб, измерение в год:		
– монооксид углерода	97,4	3,6
– углеводороды	445,4	101,4
– оксид азота	1049,5	262
– учреждение	376,6	

Так, в результате инновационного мероприятия на предприятии общества пассажирских автоуслуг «Андижан Авто-Ёловчи Транс» в отношении автобусов ISUZU, работающих на газообразном топливе метане, достигается и экологическая эффективность. Метановые автобусы (CNG) – переходный вариант, сочетающий экономичность и простоту внедрения, особенно в условиях, где уже есть развитая сеть газозаправочных станций. Современное общество требует более дешевой, экологичный транспорт.

Электробусы – это наиболее экологичный и технологически современный вид транспорта. Они идеально подходят для городских маршрутов Андижана, где протяжённость невелика, а экологические проблемы остры. Оптимальная стратегия для региона – постепенный переход: от метановых автобусов к электробусам по мере расширения зарядной инфраструктуры и снижения стоимости батарей. При этом все метановые автобусы ISUZU SAZ NP-37 можно перевести на межрайонные и межгородские рейсы.

Список литературы

- 1 Инновационный менеджмент: концепции, многоуровневые стратегии и механизмы инновационного развития / В. М. Аншин, А. А. Дагаев, В. А. Колоколов [и др.]. – М. : Дело, 2007. – 584 с.
- 2 Голубков, Е. П. Маркетинговые исследования: теория, практика и методология / Е. П. Голубков. – М. : Финпресс, 1998. – 416 с.
- 3 О’Шонесси, Дж. Конкурентный маркетинг: стратегический подход / Дж. О’Шонесси ; пер. с англ. С. Жальцова [и др.] ; под ред. Д. О. Ямпольской. – СПб. : Питер, 2002. – 864 с.
4. Пансион, Н. В. Конкурентоспособность услуг автомобильного транспорта в условиях посткризисной модернизации экономики России : монография / Н. В. Пансион. – Тамбов : ТГТУ, 2010. – 156 с.
- 5 RealBusiness. – URL : <http://realbusiness.co.uk> (date of access: 08.09.2025).
- 6 Статистические отчеты автомобильной промышленности Узбекистана. – URL: <http://uzavtosanoat.uz/Statistik-hisobotlar.html> (дата обращения: 08.09.2025).

УДК 656.2.003.1

УПРАВЛЕНИЕ АМОРТИЗАЦИЕЙ КАК ЭЛЕМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Е. О. ФРОЛЕНКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Е. А. ХРАПУНОВА

Белорусская железная дорога, г. Гомель

В обозримых экономических условиях, характеризующихся активным развитием технологий и усилением конкуренции, результативное управление основными средствами является одним из ключевых факторов успешного будущего любого предприятия. Основные средства, составляя