

техники, логистизации перевозок, применении инновационных решений при организации непосредственно перевозочного процесса. Всё это в комплексе является значимым аргументом в области повышения качества перевозок, эффективности их выполнения, а также выступает конкурентным преимуществом на пути к увеличению рыночной ниши не только в стране, но и в Евро-Азиатском регионе.

Список литературы

- 1 Хоменко, Я. В. Совершенствование технологических процессов для повышения эффективности труда на предприятиях железнодорожного транспорта / Я. В. Хоменко, С. В. Рачек // Вестник Евразийской науки. – 2019. – Т. 11, № 2. – 54 с.
- 2 Белорусская железная дорога подвела итоги 2020 года и обозначила перспективы на 2021 год // INFOTRANS. Транспортно-логистический портал [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://infotrans.by/2021/02/01/beloruskaya-zheleznaaya-doroga-podvela-itogi-2020-goda-i-oboznachila-perspektivy-na-2021-god/>. – Дата доступа : 25.09.2021.

УДК 656

МЕСТО ИННОВАЦИОННОГО ПОДХОДА В РАЗВИТИИ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

О. А. ХОДОСКИНА, Т. С. ПАНЧЕНКО, О. А. КУРГАНОВА
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

На сегодняшний день транспорт является одной из важнейших отраслей производственно-социальной инфраструктуры, которая является «кровеносной системой страны», обеспечивает динамическое развитие экономики и насущные потребности населения и субъектов хозяйствования в перевозках грузов и пассажиров. В Республике Беларусь это в особенности касается системы железнодорожного сообщения, поскольку в связи с географическими особенностями нашей страны она играет исключительно важную роль, представляя собой оптимальное транспортно-логистическое звено в реализации масштабных проектов в сфере экономики и транспортной логистики между Восточноазиатским регионом и странами Западной Европы.

Стремительное развитие рыночных отношений и глобализация внешнеэкономической деятельности обуславливает необходимость поиска путей совершенствования системы транспортного комплекса, в долгосрочной перспективе ставится задача коренного реформирования и значительного повышения социально-экономической эффективности функционирования различных видов транспорта – в первую очередь железнодорожного. Анализ опыта зарубежных стран свидетельствует о существовании прямо пропорциональной зависимости социально-экономического развития страны и развитости ее железнодорожного хозяйства, посредством которого создается новое пространство для реализации возможностей развития различных отраслей экономики, что способствует повышению мобильности, деловой и социальной активности в обществе.

Так, в стратегии развития железнодорожного хозяйства Республики Беларусь до 2030 года были определены следующие проблемы, от методики решения которых будет зависеть дальнейшее социально-экономическое развитие страны: ускоренное обновление основных фондов железнодорожного транспорта и повышение безопасности его функционирования; недостаточность инвестиционных ресурсов и снижение территориальных диспропорций в развитии железнодорожной инфраструктуры и, кроме того, преодоление технического и технологического отставания Республики Беларусь от передовых стран мира по уровню железнодорожной техники и развития железнодорожных магистралей. Это свидетельствует о том, что первостепенной задачей для железнодорожного транспорта страны является совершенствование материально-технической базы структурных подразделений с упором на ее современное инновационное и, как следствие, эффективное развитие.

Поэтому внедрение так называемых «подрывных» инноваций и стимулирование инновационной деятельности для Белорусской железной дороги является стратегической целью на предстоящий период и представляется наиболее перспективным способом повышения конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности. В ближайшие десятилетия в железнодорожной отрасли планируется осуществить кардинальные изменения во всех основных технологических и бизнес-

процессах, которые базируются на внедрении нового подвижного состава, эффективных объектов технологической инфраструктуры, интеллектуальных систем управления перевозочным процессом и других технологических и организационных инноваций. В связи с этим закономерно встает вопрос о необходимости реализации мероприятий по обновлению и усовершенствованию структуры материально-технической базы железнодорожного транспорта как самостоятельной отрасли народного хозяйства.

В настоящее время под материально-технической базой железнодорожного транспорта понимается совокупность средств и путей сообщения, а также различных устройств и сооружений, а именно: путь и путевое хозяйство, вагоны и вагонное хозяйство, локомотивы и локомотивное хозяйство, станции, грузовое и весовое хозяйство, транспортные конторы и др. Необходимо отметить, что одной из основных задач выступает определение наиболее благоприятного соотношения между изменением объемов перевозок грузов и пассажиров и технической базы и вместе с тем поддержание оптимальной структуры основных фондов железной дороги.

При этом также значимой проблемой выступает отсутствие четкого определения того, что принимать за оптимальную структуру фондов и какова должна быть протяженность железнодорожных линий, как наилучшим способом распределить инвестиции на различные виды основных фондов и для различных хозяйств и структурных подразделений, какой объем подвижного состава будет в долгосрочной перспективе качественно и своевременно обслуживать субъектов хозяйствования.

Немаловажным является и тот факт, что на железнодорожном транспорте основная деятельность сконцентрирована на оказании услуг, вследствие чего на железной дороге достаточно редко можно встретить внедрение продуктовых инноваций. Поскольку объемы пассажиро- и грузопотоков напрямую связаны с состоянием экономики в целом и ее промышленных отраслей, то железнодорожный транспорт в значительной мере зависит от общей экономической конъюнктуры страны и региона. По этой причине очень важным является создание благоприятных условий для перехода железной дороги на передовые интенсивные технологии для того, чтобы морально устаревшая техника своевременно и должным образом заменялась прогрессивной. Также стоит учитывать, что предприятия железнодорожного транспорта подвержены высоким экономическим рискам в процессе осуществления модернизации основных средств не только из-за того, что являются «потребителями» инноваций в других отраслях, но и ввиду высокой экономической стоимости основных производственных фондов и материально-технической базы, выступающих, в первую очередь, технологической основой инновационного развития. При этом, говоря о потенциальном потребителе транспортных услуг и, соответственно, внедряемых инноваций, зачастую подразумевают грузоотправителей и грузополучателей, хотя пассажирские железнодорожные перевозки также занимают значительное место в транспортной системе страны и являются потребителями актуальных инновационных продуктов.

Белорусская железная дорога, обслуживая, главным образом, международные грузоперевозки, занимает достаточно сильные позиции на рынке транспортных перевозок в Беларуси по сравнению со странами ЕС и наряду с автопредприятиями является основным пассажироперевозчиком в стране, выполняя более 40 % пассажирооборота страны. Пассажирские перевозки имеют ряд конкурентных преимуществ и занимают особое место в работе железнодорожного транспорта в силу своей надежности, регулярности, независимости от погодных условий и небольшой энергоемкости перевозочного процесса. В настоящее время железнодорожное пассажирское сообщение Республики Беларусь охватывает более 2100 населенных пунктов и обеспечивает перевозки пассажиров в международном, межрегиональном и региональном сообщениях, связанные как с производственной деятельностью, так и с культурно-бытовой необходимостью. Однако немаловажным является тот факт, что последствия пандемии и повсеместное введение соответствующих ограничительных и карантинных мер привели к возникновению существенных диспропорций в транспортной отрасли евро-азиатского региона в целом, а это в свою очередь отрицательно сказалось не только на объемах пассажироперевозок железнодорожным транспортом Республики Беларусь, но и на выполнении других целевых показателей, которые в общей сложности сложились ниже уровня предыдущего года.

Таким образом, инновационное развитие железнодорожного комплекса Республики Беларусь направлено в первую очередь на строительство новых железнодорожных линий, модернизацию и внедрение высокотехнологичных компонентов в инфраструктуру, надежное и своевременное обновление подвижного состава (в первую очередь для пассажирских перевозок) для повышения безопасности и качества предоставляемых Белорусской железной дорогой услуг населению.

Список литературы

- 1 Михальченко, А. А. Современные подходы в инвестиционной деятельности для развития железной дороги / А. А. Михальченко, В. С. Коцур // Проблемы безопасности на транспорте : материалы VII Междунар. науч.-практ. конф. / под общ. ред. В. И. Сенько. – Гомель : БелГУТ, 2018. – С. 144–145.
- 2 Инновационные направления развития железнодорожного транспорта // Военный юрист [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа : <https://voennyjvopros.ru/innovacionnye-napravlenija-razvitija-zheleznodorozhnogo-transporta.html>. – Дата доступа : 25.09.2021.

УДК 338.24.021.8

ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ СОСТАВЛЯЮЩИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

С. Л. ШАТРОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

А. В. ДАНИЛЕНКО, В. Л. ЖИГАЛОВ

Белорусская железная дорога, г. Гомель

В условиях повышенного риска и влияния негативных экзогенных и эндогенных факторов безопасность является триггером экономически устойчивого развития транспортной системы. Это обуславливает необходимость исследования широкого спектра инструментов (управление рисками: диверсификация, страхование, хеджирование и др.; техническая защита: охрана, безопасность информации, кадровая политика; финансовая защита: финансовый мониторинг, управленческий учет и контроль, бюджетирование), технологий и факторов, влияющих и обеспечивающих экономическую безопасность хозяйствующего субъекта. Безусловно, наиболее изучены и подвержены огласке внешние угрозы, связанные с промышленным и IT-шпионажем, санкциями в финансовой и технологической сферах. Однако внутренние угрозы, такие как закредитованность, аритмичность объемов работы и ее структуры, ограниченность ресурсов для развития и др., не менее важны и существенны в изменяющихся условиях хозяйствования.

Из множества функциональных составляющих экономической безопасности можно выделить основные взаимосвязанные направления по ее обеспечению, которые в свою очередь различны по набору инструментов, методологии и объекту защиты.

1 Финансовая безопасность. Финансовая составляющая экономической безопасности включает ряд мероприятий, обеспечивающих эффективность использования капитала, повышение качества планирования и осуществления хозяйственной деятельности железной дороги:

– внедрение системы бюджетирования. Система управления в условиях ограниченности ресурсов претерпевает качественные содержательные изменения, эффективность которых зависит от уровня информационного обеспечения принимаемых решений. Своевременная, полная и достоверная информация составляет основу оптимизации затрат, продаж и финансовых результатов. Формирование подобного рода информации осуществляется в рамках системы контроллинга, основными функциями которого являются анализ безубыточности производства, учет по центрам ответственности, нормирование, планирование и бюджетирование. Следует отметить, что существующая система финансового управления и планирования содержит ряд позитивных элементов, например, наличие развернутой системы планирования и контроля детализированных затрат, которые необходимо интегрировать с научно обоснованной системой бюджетирования. При этом система бюджетирования должна быть построена по принципу «сверху – вниз», т. е. на основе определенного на уровне Управления железной дороги ожидаемого объема доходов, необходимо рассчитать «допустимый» уровень затрат. Этот уровень определяется как разность между ожидаемыми доходами, платежами по кредитным и иным обязательствам. «Допустимый» уровень затрат должен быть равен общедорожному бюджету, который в зависимости от стратегических целей развития железной дороги должен быть распределен на бюджеты второго уровня (предприятия, входящие в систему финансирования), которые в свою очередь разработают бюджеты, подчиненным структурам (филиалы);