

Стабилизация нормы управляемости на благоприятном уровне и соответствующее ей более эффективное распределение человеческих ресурсов позволит оптимизировать деятельность транспортного предприятия станции «З», сделать ее более успешной и рентабельной путем снижения затрат на оплату работы персонала и не в последнюю очередь – путем уменьшения количества переработок, связанных с неравномерностью загрузки и несоответствием выполняемого функционала получаемому объему заработной платы.

#### Список литературы

- 1 **Армстронг, М.** Практика управления человеческими ресурсами / М. Армстронг, С. Тейлор. – 14-е изд. – СПб. : Питер, Прогресс книга, 2018. – 1038 с. – ISBN 978-5-4461-0375-1.
- 2 **Архипова, Н. И.** Современные проблемы управления персоналом : [монография] / Н. И. Архипова, С. В. Назайкинский, О. Л. Седова. – М. : Проспект, 2018. – 161 с. – ISBN 978-5-392-25763-8.
- 3 Теоретические основы управления в организациях : учеб. пособие для вузов / В. П. Балан, А. В. Душкин, В. И. Новосельцев [и др.]. – М. : РиС, 2015. – 244 с. – ISBN 978-5-9912-0469-9.
- 4 **Веснин, В. Р.** Теория организации / В. Р. Веснин. – М. : Проспект, ТК Велби, 2017. – 272 с. – ISBN 978-5-482-02032-6 (В пер.).
- 5 **Гасанова, А. А.** Управление персоналом в системе управления организацией / А. А. Гасанова // Инновационная наука. – 2019. – № 11. – С. 50–53. – ISSN 2410-6070.
- 6 **Герасимов, Б. Н.** Методологические инструменты исследования и оценки эффективности процесса управления персоналом организации / Б. Н. Герасимов // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2018. – № 2. – С. 160–169. – ISSN 2500-1000.
- 7 **Данилина, Е. И.** Инновационный менеджмент в управлении персоналом : учеб. / Е. И. Данилина, Д. В. Горелов, Я. И. Маликова. – М. : Дашков и К, 2019. – 208 с. – ISBN 978-5-394-02527-3.
- 8 **Лапинскас, А. А.** Организационно-управленческие проблемы реформирования российских железных дорог / А. А. Лапинскас // Известия Петербургского университета путей сообщения. – 2023. – № 2. – 5 с. – ISSN 1815-588X.
- 9 **Лапинскас, А. А.** Теоретические аспекты разработки и внедрения эффективных управленческих моделей на железнодорожном транспорте / А. А. Лапинскас, Т. Г. Содномбалова. – Известия Петербургского университета путей сообщения. – 2023. – № 4. – 6 с.
- 10 **Мескон, М. Х.** Основы менеджмента / М. Х. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоури. – М. : Вильямс, 2016. – 672 с. – ISSN 1815-588X.
- 11 **Николаева, В. А.** Порядок взаимодействия при формировании и согласовании организационной структуры. – Уфа : Инновационная наука. – 2021. – № 5. – 4 с. – ISSN 2410-6070.
- 12 **Пригожин, А. И.** Управляемость организации / А. И. Пригожин // Прикладная социология и менеджмент. – Москва, 2015. – 255 с. – ISBN 978-5-9710-1641-0.

УДК 336.648

## ЛИЗИНГ КАК ФИНАНСОВЫЙ ИНСТРУМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

*П. Г. ПОНОМАРЕНКО*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь до 2030 года предусматривает повышение благосостояния и уровня жизни белорусского народа [1]. Уровень жизни определяется объемом получаемых населением доходов, доступностью и качеством оказываемых услуг, в том числе транспортных. Автотранспорт общего пользования, городской электрический транспорт и метрополитен являются важнейшими компонентами транспортного комплекса Республики Беларусь, которые оказывают значительное влияние на развитие социальной сферы, так как обеспечивает около 96 % общего объема перевозок пассажиров всеми видами транспорта. По итогам 2020 года перевозки автобусами в общем объеме перевозок пассажиров автомобильным, городским электрическим транспортом и метрополитеном занимают 69,1 %, а в пассажирообороте – 40 %, а доля перевозок пассажирским городским электрическим транспортом и метрополитеном составляет соответственно 34,2 % и 15,1 % [2].

Развитие транспорта общего пользования в Республике Беларусь нацелено на удовлетворение потребностей экономики и общества в качественных транспортных услугах, на выполнение природоохранных требований и соблюдение безопасности дорожного движения. Это ориентирует белорусских перевозчиков на использование автомобилей высоких экологических стандартов, на техно-

логичность оказываемых пассажирам транспортных услуг, а также обуславливает необходимость инновационного развития автомобильного транспорта общего пользования, городского электро-транспорта и метрополитена.

Одним из направлений инновационного развития автомобильного и электрического пассажирского транспорта общего пользования является динамичное обновление подвижного состава новыми видами высокотехнологичных транспортных средств. Для его реализации в Республике Беларусь приняты Государственная программа «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы и Комплексная программа развития электротранспорта на 2021–2025 годы, которые утверждены соответствующими постановлениями Совета Министров Республики Беларусь 23 марта 2021 года № 165 и 9 апреля 2021 года № 213.

Государственной программой «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы на выполнение подпрограммы 2 «Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен» предусмотрено финансовое обеспечение в объеме 4219 млн р. Источниками финансирования этой подпрограммы определены средства местных бюджетов в сумме 3975 млн р., собственные средства государственных транспортных предприятий и хозяйственных обществ с долей государства в уставном фонде 50 и более процентов акций – 29220 тыс. р., а также кредитные ресурсы – 314614 тыс. р. Предусматривается обновление парка транспортных средств за счет приобретения высокотехнологичной техники, которая обеспечивает комфортные условия для пассажиров и снижает экологическую нагрузку. К 2025 году планируется увеличить до 30 % долю электрифицированных транспортных средств, выполняющих городские перевозки пассажиров в регулярном сообщении в общем количестве подвижного состава, осуществляющего перевозки пассажиров городским электрическим транспортом и автотранспортом общего пользования [2].

Однако с 2020 появились риски в обеспечении устойчивого финансирования государственных программ обновления подвижного состава транспортной отрасли. Они обусловлены целым рядом неблагоприятных факторов. Во-первых, с принятием недружественными государствами ограничений в отношении белорусских автоперевозчиков уменьшились объемы перевозок грузов и пассажиров в страны Западной Европы, что отрицательно сказалось на доходности автотранспортных предприятий. Во-вторых, установление социальных тарифов на ряд пассажирских перевозок и ограничение рентабельности также не способствуют полноценному накоплению собственных оборотных средств для финансирования приобретения транспортных средств. В-третьих, снижение доходности и прибыли транспортных организаций тоже негативно сказывается на формировании инвестиционного фонда Министерства транспорта и коммуникаций, являющегося источником финансирования инноваций на транспорте.

Для минимизации рисков при выполнении государственных программ развития транспортного комплекса транспортным организациям целесообразно изыскивать средства для ее внебюджетного финансирования, в первую очередь за счет привлечения заемных средств банков и использования финансового лизинга при приобретении транспортных средств у производителей. В период действия санкций и оттока иностранных инвестиций транспортный бизнес нуждается в финансовых инструментах, которые бы обеспечивали его дальнейшее развитие. К таковым инструментам относится финансовый лизинг, который характеризуется устойчивым спросом при приобретении автотранспорта и электротранспорта у производителей.

Лизинг автобусов, электробусов и троллейбусов является выгодным решением для транспортных организаций, так как позволяет избежать резкого отвлечения денежных средств из оборота хозяйствующего субъекта на приобретение авто и электротранспорта. Он востребован у юридических лиц, работающих в сфере пассажирских перевозок. Его привлекательность возросла из-за роста цен на транспортные средства и отсутствия у хозяйствующих субъектов собственных оборотных средств на их покупку, а интересы бизнеса требуют обновления парка подвижного состава и серьезных инвестиций.

Лизинг выступает как альтернатива банковскому кредитованию. Пользователи считают лизинговые договоры более удобными, чем обычные кредитные, так как транспортному предприятию проще оформить договор лизинга с лизинговой компанией и не брать кредит под залог имущества. Банк или его лизинговая компания остается владельцем транспортного средства вплоть до полной выплаты лизингополучателем остаточной стоимости автобуса, электробуса или троллейбуса. К тому же при проблемах с платежами банку проще изъять имущество у лизингополучателя, чем при других формах кредитов.

При временных финансовых затруднениях, при недостаточном для получения кредита залоговом обеспечении и других проблемах предприятию проще взять транспортное средство в лизинг и сразу же начать эксплуатировать, зарабатывая доходы и используя их для осуществления лизинговых платежей. В банке или лизинговой компании в качестве залога выступает предмет лизингового договора, то есть автобус, электробус или троллейбус.

Безусловными преимуществами лизинга для лизингополучателя являются: отсутствующие требования по дополнительному обеспечению приобретаемых в рассрочку транспортных средств; лизинговые программы, как правило, исключают первый взнос, предусматривают доставку объекта и его обслуживание в течение периода действия лизингового договора; лизингополучатель имеет возможность решить проблему нехватки денежных средств для приобретения транспортных средств за счет взятия их в финансовую аренду с последующим выкупом; возможность применения ускоренной амортизации объектов лизинга с применением повышающего коэффициента не более 3.

Лизинг привлекателен для лизингополучателя и с точки зрения оптимизации налоговых платежей в бюджет. Лизинговый платеж считается арендной платой, включается в затраты, учитываемые при налогообложении прибыли и, соответственно, обеспечивает снижение налоговой нагрузки налогоплательщика на сумму налога на прибыль. Уменьшение налоговой нагрузки лизингополучателя происходит и за счет регулярного принятия к вычету налога на добавленную стоимость с суммы ежемесячных лизинговых платежей.

Лизинговая форма финансовых взаимоотношений представляет интерес и для производителей (продавцов) транспортных средств, которые работают с лизинговой компанией. Лизинговая компания, как правило, выступает оптовым покупателем транспортных средств у производителя, что обеспечивает ему устойчивую реализацию продукции. Кроме того, поставщику транспортных средств гарантируется оплата со стороны лизинговой компании или банка, а сопровождением сделок по продаже продукции занимается лизингодатель, сотрудничество с которым обеспечивает репутацию и успешное ее продвижение к покупателям без дополнительных затрат продавца.

#### Список литературы

1 Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://economy.gov.by/uploads/files/NSUR2030.pdf>. – Дата доступа : 12.09.2023.

2 Государственная программа «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=C22100165>. – Дата доступа : 12.09.2023.

УДК 656.7

## **СИСТЕМНЫЙ, ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЙ И ПРОЦЕССНЫЙ ПОДХОДЫ К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ПОНЯТИЯ «ЦЕПЬ ПОСТАВОК» ПРЕДПРИЯТИЙ СТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА**

*Т. Г. ПОТЁМКИНА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В современной теории и практике логистики ключевым объектом управления является цепь поставок (ЦП). При анализе исследований современных ученых в сфере логистики автором рассмотрено множество определений понятия «цепь поставок». Все эти определения можно систематизировать по следующим подходам: системному, процессному.

Системный подход – это взаимодействие участников (звеньев) логистической цепи (предприятий-производителей, транспортных, торговых организаций, магазинов и пр.), сформированных таким образом, чтобы осуществлять эффективное движение логистических потоков.

ЦП СК – это линейно упорядоченное множество элементов логистической системы от поставщиков строительных материальных ресурсов до объекта строительства, связанных логистическими потоками.

Достоинства системного подхода:

– движение логистического потока (ЛП) рассмотрено как путь;