

ных перевозок, развития операторской деятельности владельцев вагонов, ускорения продвижения грузов клиентов, формирования объективной рыночной цены на предоставление вагонов под перевозку и повышает экономическую безопасность железнодорожного транспорта.

#### Список литературы

- 1 Миголь, Е. В. Электронная торговая площадка: новое звено в цепочке создания ценности розничной торговли в интернет-пространстве / Е. В. Миголь // Креативная экономика. – 2016. – Т. 10. – № 10. – С. 1139–1156.
- 2 Пресс-релиз // веб-портал ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа : <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=248427>. – Дата доступа : 20.09.2020.
- 3 В Казахстане начала работать электронная биржа вагонов // zakon.kz [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа : <https://www.zakon.kz/4872566-v-kazahstane-nachala-rabotat.html>. – Дата доступа : 20.09.2020.

УДК 65.011.56

## МЕСТО И РОЛЬ ЦИФРОВЫХ ПЛАТФОРМ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

*Т. В. ШОРЕЦ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Экономическая безопасность субъектов предпринимательства представляет собой совокупность условий и факторов, обеспечивающих независимость их хозяйственной деятельности, стабильность и устойчивость, способность к постоянному обновлению и развитию. При этом в динамично меняющихся условиях хозяйствования, по мере развития экономики и финансов, роста совокупных внешних и внутренних угроз и факторов, их предопределяющих, вопросы экономической безопасности становятся более острыми и многоплановыми.

Сегодня в нашу жизнь уверенно вошло понятие «цифровая экономика». Вычислительную технику начали активно использовать предприятия еще в середине XX века. Изначально персональные компьютеры использовались для проведения простых вычислений. Но с развитием ЭВМ, которые стали обладать значительными вычислительными возможностями, их стали использовать для ведения бухгалтерского, оперативно-технического и статистического учета на основе единого банка данных. Постепенно стало происходить разделение учетных функций по участкам с выделением отдельных задач конкретных подсистем управления. В результате появляются программные комплексы управления предприятиями, оперирующие с информационными массивами, имеющими различную структуру, но в совокупности образующими единую базу данных.

Развитие сетевых коммуникаций, расширение использования мобильных устройств, появление облачных технологий и технологий Blockchain привели к тому, что активно использовать информационные системы стали не только предприятия, но и население в целом.

При этом информационные технологии дали толчок к трансформации бизнес-процессов предприятий: появилась дистанционная форма занятости, когда сотрудники предприятия работают с информационными ресурсами организации из дома или в командировке, клиенты и партнеры могут получить доступ к корпоративным базам данных и самостоятельно найти для себя необходимую информацию.

Таким образом, цифровизация процессов, происходящих в обществе и бизнес-среде, уже сегодня предлагает множество новых возможностей для всестороннего и устойчивого развития транспортных систем.

При этом одним из важных инструментов, используемых при построении новых бизнес-моделей, являются инструменты и механизмы на основе интернета и онлайн-платформ.

Проведенные исследования показали, что платформы являются будущим экономики, образцом инновационного бизнеса, базой для новых форм взаимоотношений в бизнес-среде. Изначально платформа была объектом. Но с развитием электронно-цифровых технологий платформа стала все сильнее утверждаться в качестве самого «сочетаемого обеспечивающего» типа архитектуры. Росло содержание понятия, но рос и его объем. Все большее количество сложных и специальных объектов стали называть платформами.

В современной литературе существует множество определений понятия «цифровые платформы». На основании проведенного исследования мы можем определить цифровую платформу как технологию, продукт или сервис, позволяющие организовать обмен цифровыми данными путем концентрации информации и ее дальнейшего распределения в сети между конечными пользователями.

На наш взгляд, цифровая платформа – это не инновационная бизнес-модель, а именно инструмент, который позволит внедрить инновационные методы ведения бизнеса в практику управления транспортными системами.

Развитию цифровых платформ способствует:

- гармонизация стандартов и правил защиты данных;
- упрощение процедур обмена данными;
- распространение электронной торговли;
- инвестирование в цифровую инфраструктуру.

Сегодня цифровые платформы меняют экономику ведения международного бизнеса, снижая стоимость трансграничного взаимодействия и проводимых транзакций – при помощи их создаются сообщества пользователей, которые предоставляют для предприятий огромную базу потенциальных клиентов, а также организуются эффективные способы связи с ними. Функционирование цифровых платформ ускоряет и удешевляет процессы производства и обмена, устраняет из них лишние посреднические звенья, резко повышает эффективность рынков и производительность труда.

Таким образом, можно говорить об активном расширении использования цифровых платформ во взаимодействии между организациями и их клиентами, что особенно актуально для предприятий транспортной отрасли.

Однако, на наш взгляд, на сегодня недостаточно активно используются возможности цифровых платформ в рамках корпоративного управления транспортными системами.

В настоящее время цифровая платформа представляет собой совокупность цифровых данных с целью предоставления их заинтересованному пользователю с использованием информационных технологий без сопутствующих затрат и рисков, снижая при этом расходы. При этом с помощью различных цифровых сервисов, представляющих собой программные продукты, могут обеспечиваться различные бизнес-потребности субъектов хозяйствования.

Рассмотрим более подробно возможности цифровых платформ для корпоративного управления с целью повышения экономической безопасности субъекта хозяйствования:

- управление документами (экспорт/импорт, безопасность и службы библиотек для деловых документов);
- управление образами документов (сканирование бумажных документов, распознавание текста и реквизитов);
- управление записями (архивирование, хранение, обеспечение соответствия нормам законодательства и внутрикорпоративным стандартам);
- управление бизнес-процессами (передача документов и другой информации по заранее установленным маршрутам, назначение рабочих заданий, создание журналов хода выполнения бизнес-процессов);
- управление web-контентом (содержанием корпоративного сайта или портала), организация взаимодействия с пользователями;
- управление медиаконтентом (управление графическими, видео- и аудиофайлами, различными маркетинговыми материалами и др.);
- управление знаниями (поддержка систем для накопления и доставки информации, необходимой для принятия решений);
- управление коллективным взаимодействием сотрудников корпорации при подготовке и использовании документов (поддержка совместной работы пользователей и поддержка принятия командных решений).

Преимуществами использования цифровых платформ в корпоративном управлении является следующее:

- сбор данных и управление ими осуществляется в едином унифицированном информационном пространстве, что снижает рост объемов данных, но при этом позволяет решать сложные проблемы и упрощает разработку различных управленческих решений;

- управление данными производится в масштабе всего предприятия;
- создается единый источник достоверной информации для принятия эффективных бизнес-решений на основе надежных данных и получения полного представления о ходе дел в режиме реального времени.

Цифровые платформы предоставляют возможность организовать взаимодействие с огромным количеством пользователей, что особенно актуально для транспортных предприятий, в которых работают тысячи или десятки тысяч сотрудников, которые зачастую разобщены территориально.

Таким образом, необходимо отметить, что внедрение использования цифровых платформ в практику корпоративного управления позволит значительно повысить экономическую безопасность транспортных систем за счет снижения расходов на создание и обмен информацией и роста скорости данного обмена.

УДК 656.01

## **К ВОПРОСУ О РЕФОРМИРОВАНИИ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

*Н. С. ЩУПЛОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Последние годы регулярно обсуждается вопрос о необходимости реформирования Белорусской железной дороги. Реформирование может происходить в виде приватизации или реструктуризации Белорусской железной дороги.

Изучение опыта реформирования деятельности железных дорог стран – соседей Республики Беларусь [1] позволило сделать определенные выводы:

1 Практически все страны провели реформирование путем акционирования (Польша, Литва, Латвия, Эстония), при этом со 100-процентным государственным капиталом.

2 Направления трансформации несколько отличались.

В Польше необходимость реформирования железнодорожного транспорта была обусловлена двумя факторами: требование соответствующих нормативных документов ЕС, резкое ухудшение финансового положения вследствие уменьшения доходов от пассажирских и грузовых перевозок, которое не покрывалось правительственными субсидиями.

В новом статусе выделены четыре бизнес-сектора в соответствии с основным профилем деятельности: пассажирские перевозки, грузовые перевозки, инфраструктура, подвижной состав.

Литва начала процесс реформирования железнодорожного транспорта с целью присоединения в Европейский союз. В результате разработана стратегия развития транспортной системы Литвы и обозначены следующие цели:

1 Создание законодательной модели и улучшение контроля для эффективного участия на рынке железнодорожного транспорта в Европе.

2 Полная реструктуризация железнодорожного сектора.

3 Создание сильной и эффективной системы контроля безопасности перевозок.

4 Создание интеграционной системы охраны окружающей среды.

5 Модернизация инфраструктуры для успешного присоединения в транспортную систему ЕС.

6 Приобретение пассажирского и грузового подвижного состава.

7 Обеспечение безопасности железнодорожного транспорта.

В Эстонской республике была принята Программа реструктуризации железнодорожного транспорта. Реструктуризация и приватизация Эстонской железной дороги обусловила необходимость создания государственного института, регулирующего предпринимательство в сфере железной дороги и обеспечивающего безопасность движения, – Департамента железных дорог. Департамент железных дорог является правительственным учреждением, подчиняющимся Министерству транспорта и связи, на которого возложены функции управления и осуществления государственного надзора за хозяйствованием на железнодорожной инфраструктуре.

Реструктуризации железнодорожного транспорта Эстонии предусматривает:

1 Вывод непрофильных видов деятельности.

2 Обособление инфраструктуры железнодорожного транспорта.

3 Совершенствование системы управления и повышение прозрачности финансово-хозяйственной деятельности.