

- 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.

4 Ликвидация перекрестного субсидирования между пассажирскими и грузовыми перевозками.

5 Привлечение инвестиций в отрасль.

6 Совершенствование системы тарификации.

В Латвийской Республике принята «Национальная программа развития транспорта». Программа определяет основные задачи транспортной политики в соответствии с транспортной политикой Евросоюза.

Основные направления в области железнодорожного транспорта.

1 Содержание и развитие железнодорожной инфраструктуры.

2 Обеспечение и координация безопасности движения железнодорожного транспорта и процесса перевозок.

3 Совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей деятельность железнодорожного транспорта.

4 Повышение уровня сервиса обслуживания пассажиров.

5 Конкурентоспособность железной дороги.

6 Сохранность грузов.

7 Решение вопросов экологии.

8 Интеграция в Европейскую транспортную систему.

9 Экономически обоснованная реструктуризация железной дороги.

Рассматривая вопрос о целесообразности и необходимости проведения преобразований Белорусской железной дорогой при разработке проекта железнодорожного блока Государственной программы развития транспортного комплекса страны на 2021–2025 годы в целях повышения экономической безопасности необходимо особое внимание обратить на следующие моменты:

– во-первых, падение спроса на «сырьевые товары» и коронавирус негативно повлияли на рынок перевозок. Немалую долю грузоперевозок для Белорусской железной дороги генерируют два белорусских НПЗ и российский «ЕвразХолдинг» (основной профиль – торговля топливом, рудой и прочим сырьем);

– во-вторых, для дальнейшего развития пассажирских перевозок назрела необходимость обсуждения вопроса по участию местных органов государственной власти в социальном заказе на перевозку пассажиров в региональном сообщении;

– в-третьих, Министерство антимонопольного регулирования и торговли установило на 2020 год новые тарифы на перевозки пассажиров по железной дороге внутри страны, увеличив их на 5 % по сравнению с 2019 годом, при том, что уровень возмещения населением затрат на оказание внутриреспубликанских пассажирских перевозок железной дорогой по итогам прошлого года составил примерно 20 %;

– в-четвертых, необходимо учесть, что одним из направлений уменьшения расходов Белорусской железной дороги является «сброс» части непрофильных материальных активов: совхозы (6), санатории, оздоровительные центры, базы отдыха (12), детские оздоровительные лагеря (8);

– в-пятых, детально анализировать целесообразность инвестиций Белорусской железной дороги, ее участие в различных компаниях; организовать контроль за деятельностью этих компаний и своевременным получением доходов от инвестиций. К примеру, 42 % в калийном трейдере – ОАО «Белорусская калийная компания» (БКК). Калийный актив вроде бы непрофильный, но должен быть прибыльным. Однако отчет ОАО «БКК» за 2018 год показывает, что дивиденды не начислялись. Хотя чистая прибыль была почти 7 млн рублей [2]. Сегодня Белорусская железная дорога представляет собой единый, сплоченный, укомплектованный грамотными специалистами коллектив, способный справиться с любыми поставленными задачами и принять активное участие в разработке программы преобразований отрасли [3].

Список литературы

1 Реформирование железнодорожного транспорта в странах СНГ, Балтии и Восточной Европы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://osjd.org/api/media/resources/10025>. – Дата доступа : 16.09.2020.

2 Государство вновь заговорило об акционировании БелЖД : Что это даст и будет ли приватизация? [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://officelife.media/news/14765-the-state-once-again-began-to-speak-about-the-corporatization-of-belarusian-railways-wellness-center/>. – Дата доступа : 16.09.2020.

3 31 января на технико-экономическом совете в Минске подвели итоги работы железнодорожной отрасли за 2019 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.rw.by/corporate/press_center/corporate_news/2020/01/31-yanvarya-na-tekhniko-ekonomicheskom-sovete-v-minske-podveli-itogi-raboty-zheleznodorozhnoy-otrasl/. – Дата доступа : 16.09.2020.