

УДК 656.076

*А. А. МИХАЛЬЧЕНКО, канд. техн. наук, доцент
Белорусский государственный университет транспорта*

ИССЛЕДОВАНИЕ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ В ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В УСЛОВИЯХ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

Приводятся результаты исследований развития бизнес-процессов в области транспортной деятельности в условиях государственного регулирования и их результативность. Рассматриваются основные направления проведения бизнес-процессов транспортной деятельности для различных условий потребности в транспортных услугах при неодинаковой плотности размещения производства и населения, различиях платежеспособности и кредитования транспортной деятельности.

Бизнес в сфере транспортных услуг на современном этапе представляет собой отношения между участниками рынка транспортных услуг по поводу их совместной деятельности, нацеленной на получение прибыли (или иных форм дохода) и социальной ответственности транспортного комплекса государства. С учетом этого понятие «бизнес-процесс» транспортной отрасли следует рассматривать связанный набор повторяемых действий, которые преобразуют информацию в конечный продукт в соответствии с предварительно установленными целями [1]. Классификация бизнес-процессов на транспорте рассматривает структурные элементы, аналогичные промышленному предприятию, но с другим содержанием. Он включает составные части [2]:

– продуктовый бизнес-процесс рассматривается как совокупность этапов подготовки и организации производства, реализации транспортных услуг, обслуживание потенциальных клиентов транспорта, информационного обеспечения необходимой модернизации оказываемых услуг [3];

– отраслевой бизнес-процесс – реализация маркетинга транспортных услуг, проектирование необходимой транспортной инфраструктуры, производство и реализация транспортных услуг, получение ожидаемых доходов [4];

– бизнес-процесс по управленческому циклу – достижение поставленных целей в каждом секторе транспортной деятельности в планировании, исполнении, контроле и анализе [5];

– организационный бизнес-процесс – внесение плановых изменений в организацию транспортного процесса для повышения эффективности организации перевозок через развитие способности транспортных организаций справляться с изменениями внешней и внутренней среды [6, 7].

В транспортных организациях осуществляются бизнес-процессы с использованием эффективного маркетинга, который является частью данного процесса по следующим позициям:

1) разработка плана маркетинга транспортной деятельности в целом и по транспортным организациям, на основании которого определяются параметры маркетинга и временные его рамки;

2) оценка рынка транспортных услуг внутри страны и на сопредельных территориях, на основании которой выполняется разработка стратегии организации бизнеса на транспорте. При этом в обязательном порядке определяются параметры рынка транспортных услуг, положение транспортной организации, оцениваются конкуренты, уровень спроса потребителей на транспортные услуги и степень удовлетворения потребителей;

3) выполняется анализ реализуемого ассортимента транспортных услуг и организуется запуск нового их разнообразия: бизнес-класс пассажирских перевозок, поезд повышенной комфортности. Он позволяет определить: возможности транспортной организации для реализации существующего ассортимента транспортных услуг; стадии их жизненного цикла; уровня доходности и расходов на подготовку и их реализацию; национальный интерес транспортной системы;

4) ценообразование транспортных услуг, разработка планов реализации транспортных услуг, выбор ценовой стратегии, позволяющей сформировать наиболее эффективный объем реализации транспортных услуг и сопутствующих услуг транспортной организации;

5) системная организация продвижения транспортных услуг собственного производства в условиях жесткой конкуренции и государственных ограничений с учетом социальной ответственности транспорта (выполнение перевозок грузов и пассажиров по социально значимым тарифам).

Бизнес-процессы на транспорте предусматривают системное изучение рынка транспортных услуг, в котором делается оценка участников, транспортного процесса, ожидаемой результативности [8].

С учетом современного подхода участниками рынка транспортных услуг являются:

– по грузовым перевозкам – грузоотправитель, перевозчик, грузополучатель, операторы грузовых перевозок, экспедиторские компании;

– в области пассажирских перевозок – пассажир, перевозчик;

– в обеих областях – владелец транспортной инфраструктуры, поставщики топливно-энергетического обеспечения перевозочного процесса.

Независимо от формы собственности и организационной структуры транспортных компаний транспортный бизнес может осуществляться в основных формах:

1) государственного или частного предпринимательства;

2) государственно-частного партнерства;

- 3) корпорации – акционерного общества;
- 4) концессии (при развитии транспортной системы).

В XXI в. государство занимает ведущие позиции в бизнесе рынка транспортных услуг. Основную задачу оно видит в государственном регулировании рынка транспортных услуг с учётом выполнения социальной ответственности для населения и эффективного участия в международном транспортном рынке. Для этой цели созданы транспортные биржи под государственным регулированием, которые обеспечивают интересы национальных перевозчиков в первую очередь при выполнении международных перевозок логистическими компаниями. На всех видах транспорта Республики Беларусь транспортные компании созданы на основе государственного капитала и при государственной поддержке по следующим позициям:

- транспортная инфраструктура принадлежит государству и финансируется за счёт бюджета;
- транспортные средства приобретаются за счёт собственных средств, при долевом участии бюджета;
- со стороны государства выполняются социальные программы для персонала транспортных компаний;
- государство выполняет главные функции участия на рынке транспортных услуг: заключает международные соглашения и договорённости в области транспортной деятельности.

На автомобильном транспорте государство владеет транспортными коммуникациями – автодорогами, мостами, земельными угодьями, на которых размещены автотранспортные организации. Перевозчики являются частными лицами или организациями, работающими по различным формам собственности (ГО, ОАО, ЗАО, ИП). Они допускаются на рынок транспортных услуг и к использованию транспортной инфраструктуры при выполнении набора требований Министерства транспорта и коммуникаций.

Международный валютный фонд провёл исследования эффективности форм транспортного бизнеса. Для условий Республики Беларусь динамика его изменения приведена на рисунке 1.

Из приведенных на рисунке 1 диаграмм видно, что наибольший уровень рентабельности транспортной деятельности отмечен у ИП (индивидуального предпринимателя), наименьший – в ГП (государственном предприятии).

Следует отметить, что владелец индивидуального транспортного бизнеса одновременно выполняет функции менеджера. Эффективность бизнеса выше на железнодорожном транспорте при формировании холдинга (ЗАО) [9]. Это связано с тем, что бизнес-процессы формируются при поддержке государства с ожиданием коллективом ЗАО более высокой доходности транспортной организации по всем видам деятельности, в том числе и социально-значимым (перевозки пассажиров в региональном и межрегиональном сообщении).

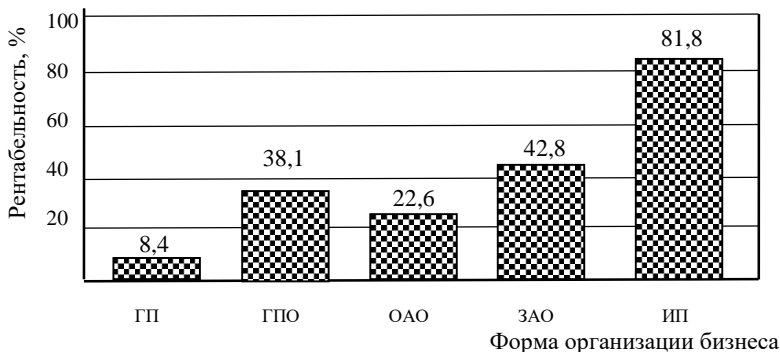


Рисунок 1 – Результативность транспортного бизнеса различных форм собственности и функциональной структуры транспортной организации

При формировании бизнес-процессов в транспортных организациях Республики Беларусь характерно следующее:

- наличие первоначального капитала, вкладываемого в транспортную деятельность;
- целенаправленный характер вложения первоначального капитала – получение прибыли (дохода) на вложенный капитал;
- установление определенных отношений с другими участниками рынка по поводу использования капитала (как первоначального, так и последующего).

Первоначальный капитал транспортных организаций в Республике Беларусь всех форм собственности сформирован в основном на базе государственного капитала, полученного при обретении суверенитета страной. Поэтому вопрос о бизнесе на транспорте может рассматриваться только с точки зрения государственно-частного партнёрства. Достоинства партнерства в том, что его легко организовать, объединение партнеров позволяет привлечь дополнительные средства и новые идеи. К числу недостатков относятся ограниченность финансовых ресурсов и неоднозначное понимание целей деятельности партнерства его участниками. Это характерно также для стран с устоявшейся рыночной экономикой. Однако широкомасштабного бизнеса в транспортной деятельности, как это принято в промышленном секторе, быть не может. В мировой практике бизнес транспортной деятельности допускается в отдельных его секторах:

- вокзальный сервис для пассажиров, который формируется на собственности железной дороги: обеспечение стационарного питания пассажиров и иных граждан; предоставление гостиничных услуг пассажирам; снабжение продуктами питания и товарами для привокзальной торговли; транспортное

обеспечение пассажиров на начально-конечных пунктах их следования; выполнение интегральной логистики пассажирских перевозок [10];

- сервис начально-конечных операций при перевозке грузов: выполнение функций транспортной логистики частными организациями различной комплектности; выполнение задач центровывоза грузов от производителей, размещаемых вне зоны влияния железной дороги;

- обслуживание подвижного состава и транспортной инфраструктуры: производство и снабжение комплектующими и запасными частями; проведение ремонта на производственных площадях железной дороги с использованием собственных ресурсов частного сектора.

С учётом того, что бизнес имеет ограниченное и узко регламентированное применение на транспорте, для него характерны общепринятые экономические отношения: стремление получить максимальную чистую прибыль (после налогообложения), свободное использование собственного капитала, собственные, не связанные с государственным бюджетом, взаимоотношения с финансовыми организациями.

Бизнес-процессы на транспорте имеют различное функциональное значение по основной и иным видам деятельности. По основной деятельности – перевозкам и перемещению грузов и пассажиров бизнес обычно не допускается. Функционально в данном транспортном секторе экономики любой страны государство оказывает главное влияние по следующим направлениям:

- приобретение подвижного состава с использованием государственной поддержки при кредитовании (участие государства в погашении и обслуживании кредитов);

- строительство, расширение и содержание транспортной инфраструктуры с привлечением структурных подразделений государства (привлечение военных строителей, солидарное государственное финансирование, налоговая политика государства);

- обеспечение энергоресурсами транспортной деятельности с вариацией акцизной и налоговой политикой;

- субсидирование из бюджета расходов на социально значимые для населения перевозки пассажиров и грузов.

Субсидирование части расходов на социально значимые перевозки пассажиров и обслуживание из бюджета кредитов на реализацию важных стратегических объектов транспорта находит отражение в формировании тарифов, которые регулируются государством. Бизнес в транспортной деятельности формирует тарифы на свои виды деятельности самостоятельно, но при этом несёт ответственность за эффективность его ведения. При наличии убыточности отдельных видов перевозок (региональные, городские) в целом транспортная деятельность при наличии бизнес-процессов при её выполнении остаётся положительно эффективной.

Проведенные исследования позволяют сделать следующие выводы:

1) бизнес-процессы в транспортной деятельности в условиях жёсткого государственного регулирования имеют определённые ограничения, но его использование позволяет снижать уровень убыточности перевозок грузов и пассажиров;

2) проведение жёсткого государственного регулирования функциональной деятельности транспортных организаций на территории страны обеспечивает выполнение социальной ответственности государства перед населением в секторе его транспортной доступности;

3) проведение государственно-частного партнёрства на транспорте позволяет снизить финансовую нагрузку на транспортные предприятия, возникающую при выполнении ими внетранспортной и непрофильной деятельности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Борисов, А. Б.** Большой экономический словарь / А. Б. Борисов. – М. : Книжный мир, 2003. – 895 с.

2 Социально-экономические и финансовые механизмы обеспечения инновационного развития экономики : тезисы докл. IV Междунар. науч.-практ. конф. – Минск : ГИУСТ БГУ, 2014. – 192 с.

3 **Смирнов, Ю. Н.** Основные бизнес-процессы предприятия / Ю. Н. Смирнов // Социально-экономические и технические системы: исследование, проектирование, оптимизация. – Казань, 2006. – № 5. – С. 9–17.

4 **Горелов, Д. А.** Формирование цикла бизнес-процессов управления маркетинговой деятельностью транспортного предприятия / Д. А. Горелов, Ю. В. Лаврова // Бизнес информ. – Харьков : НАН, 2014. – № 2. – С. 91–96.

5 **Пастухов, С. С.** Совершенствование бизнес-аналитики в управлении на транспорте / С. С. Пастухов // Мир транспорта. – М., 2019. – № 5 (84), – С. 164–184.

6 **Баранова, С. В.** Малое предпринимательство на автомобильном транспорте: особенности функционирования бизнес-структур в условиях финансовой нестабильности / С. В. Баранова // Мир транспорта и технологических машин. – Орёл : ОГУ, 2016. – № 1 (52). – С. 144–150.

7 **Крупенина, Н. В.** Применение информационных технологий в управлении бизнес-процессами на предприятиях транспорта / Н. В. Крупенина, Л. Н. Тындырь // Современные проблемы цифровизации предприятий водного транспорта и подготовки специалистов в области информационных технологий : сб. науч. тр. – СПб. : ГУМРФ, 2019. – С. 131–137.

8 **Рассказова, Е. Е.** Роль бизнес-процессов в деятельности предприятия транспортного машиностроения / Е. Е. Рассказова // Теория и практика финансово-хозяйственной деятельности предприятий различных отраслей : междунар. сб. науч. тр. – Вып. 2. – Керчь : ФГБОУ ВО, 2020. – С. 353–357.

9 **Троценко, А. И.** Оценка стоимости бизнеса на железнодорожном транспорте при формировании холдинга РЖД (на примере путевого хозяйства) : автореф. дис. ... канд. экон. наук / А. И. Троценко ; МГАИ. – М., 2010. – 31 с.

10 **Ходоскина, О. А.** Применение элементов бережливого производства в логистике железнодорожных пассажирских перевозок / О. А. Ходоскина,

А. А. Михальченко // Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика : матеріали V науково-практичної міжнародної конференції. – Харків, 2019. – С. 26–28.

*A. A. MIKHALCHENKA, PhD, Associate Professor,
Belarusian State University of Transport*

RESEARCH OF BUSINESS PROCESSES IN TRANSPORTATION IN THE CONDITIONS OF STATE REGULATION ON TRANSPORT

The results of studies of the development of business processes in the field of transport activities in the conditions of state regulation and their effectiveness are presented. The main directions of carrying out business processes of transport activities for various conditions of the need for transport services with unequal density of production and population, differences in solvency and lending for transport activities are considered.

Получено 30.09.2021

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 14. Гомель, 2021**

УДК 339.5

*О. В. МОРОЗОВА, канд. экон. наук, доцент
Белорусский государственный университет транспорта
Ю. Д. ВОЙНОВА, инспектор таможенной службы
Гомельская таможня*

ОСОБЕННОСТИ ПОЭТАПНОГО ВВОЗА ОБОРУДОВАНИЯ В РЕСПУБЛИКУ БЕЛАРУСЬ

Рассмотрены порядок и особенности совершения таможенных операций, таможенного контроля в отношении товаров раздела XVI единой ТН ВЭД ЕАЭС, предполагаемых ко ввозу партиями на территорию Республики Беларусь с целью технологического оснащения, представлен анализ функционирования данного механизма и предложены направления совершенствования.

Товары раздела XVI единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (далее – ТН ВЭД ЕАЭС) являются стратегически важными для страны с индустриальным укладом экономики и перемещаются через таможенную границу ЕАЭС в Республике Беларусь при обязательном совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля. Данный раздел охватывает все механическое и электротехническое оборудование, механизмы, установки, аппараты и устройства и их части, а также определенные аппараты и установки, не являющиеся