

порта, их особенностями и конкурентными преимуществами, в том числе высокой доходностью. Величина доходов является основной предпосылкой необходимости формирования на Шелковом пути транспортной линии с белорусским участием.

Одним из самых экономичных и надежных способов доставки груза в пределах одного континента, который наиболее востребован при доставке больших объемов товара на значительные расстояния, являются железнодорожные перевозки. Самый короткий путь из Европы в Россию и обратно проходит через Республику Беларусь. Уникальное геополитическое расположение республики определило ее роль в грузопотоках на пути из европейских стран в Россию и государства Азии, из Скандинавских стран на Украину, Молдову, Балканы, в Турцию и страны Ближнего Востока.

Для активизации развития интермодальных перевозок в Беларуси и оптимизации процесса их организации, снижения затрат и сокращения времени предлагается алгоритм интермодальной перевозки грузов (см. рисунок), предполагающий выделение логически последовательных этапов реализации заявки.



Алгоритм интермодальной перевозки грузов

Необходимо также обеспечить: 1) техническую и технологическую взаимосвязь участников транспортного процесса, согласование их экономических интересов, использование единых систем планирования; 2) повышение конкурентоспособности предоставляемых транспортно-экспедиционных услуг; 3) проведение мониторинга комплексной оценки клиентами качества предоставляемых транспортно-логистических услуг по основным критериям (время от получения заказа до принятия решения о его выполнении, время комплектации заказа, гибкость предприятия и др.).

Е. Н. Сафонов, д-р экон. наук, профессор
Домодедовский филиал РГГУ (Москва, Россия)

ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ: СИНТЕЗ НАУКИ, ОБРАЗОВАНИЯ, ПРАКТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Развитие научно-исследовательской работы в университетах может найти значительную поддержку промышленности и бизнеса при совпадении потребности и возможности сторон. Потребность последних чаще всего ограничивается необходимостью решения конкретных прикладных задач, а возможности образовательных учреждений

определяются как финансовыми, так и интеллектуальными ресурсами. Интеллектуальный ресурс университетов все еще находится на достаточно высоком уровне, но возможность его реализации ограничивается возросшей загруженностью профессорско-преподавательского состава образовательным процессом. Вместе с тем основной задачей вузов была и есть подготовка новых профессиональных кадров. Бизнес (в данном случае следует подчеркнуть, что это характерно для конкурентоспособного, развивающегося бизнеса) не готов доводить выпускников университетов до нужного им уровня квалификации в течение достаточно длительного времени. Он требует необходимой производительности с первого дня работы сотрудника на рабочем месте. Потребности не нуждающихся в постоянной разработке и внедрении инноваций бизнес-структур не выражаются в предъявлении дополнительных, зачастую выходящих за пределы стандартных требований к выпускаемым образовательными организациями специалистами. Следует отметить и наблюдающееся на протяжении длительного времени отсутствие работодателей в полноценном участии при подготовке специалистов, в том числе в виде практик.

Не претендуя на полное раскрытие проблем и методов решения задачи создания исследовательских университетов, приведем интересный и эффективный подход к формированию трудовых ресурсов с новыми качественными характеристиками Московского аэропорта Домодедово, разработавшего программу «Приток». Создателем и вдохновителем этой уникальной программы (системы) является Председатель Совета директоров и владелец Московского аэропорта Домодедово Д.В. Каменщик. Суть этой программы, ее составные элементы, механизмы и стратегические задачи не могут быть полностью описаны в данных тезисах, но достаточно полно изложены в интервью Д.В. Каменщика журналу *HarvardBusinessReview* «Система Каменщика» (январь-февраль 2017 г.).

Этот подход во многом определил и требования к университетам-партнерам, в том числе при формировании их научно-исследовательской деятельности. Профориентация и отбор кандидатов начинается до момента подачи документов для поступления в высшее учебное заведение, имеющее договор с аэропортом Домодедово. С первого курса студент имеет контракт, в соответствии с которым работодатель оплачивает обучение и выплачивает стипендию, на порядок превосходящую бюджетную. Со второго курса каждый студент имеет рабочее место на одном из предприятий холдинга и занимается научно-исследовательской работой в рамках курсовых работ и выпускной квалификационной работы, имеющей практическое значение. Темы этих взаимосвязанных во времени работ определяются работодателем, который закрепляет за студентом дополнительно к преподавателю вуза двух сотрудников, один из которых относится к научно-исследовательским подразделениям предприятия.

Таким образом, на практике реализуется зеркальность выполняемых научно-исследовательских процессов: университет и предприятия холдинга занимаются решением одних и тех же задач, где студент является ответственным исполнителем. Каждый этап перманентного процесса научно-исследовательской работы заканчивается публичной защитой с оценкой топ-менеджмента работодателя, где только положительное заключение дает основание для продолжения контракта со студентом.

Научно-исследовательская деятельность является частью образовательного процесса, подкрепляется курсами, которые специалисты аэропорта преподают и проверяют уровень освоения материала, а также практиками всех видов в соответствии с учебным планом университета. Неукоснительное соблюдение условия проведения практик на базе работодателя дает большой фактический материал для выполнения курсовых и выпускных квалификационных работ.

Студент постепенно готовится стать полноценным сотрудником предприятия холдинга, обладающим опытом, умеющим решать поставленные задачи. Преподаватели

университета, руководители работ студента, участвуют в совместных с сотрудниками аэропорта исследованиях, формируя постоянные (на период обучения студентов) коллективы, соответствующие их научным интересам. Таким образом, формируются зеркальные лаборатории (коллективы). Подготовка специалистов для нужд одного из наиболее успешных аэропортов (второе место по количеству пассажиров в Московском авиационном узле) потребовала и создание особых условий для выполнения описанных выше студентами работ. В настоящее время в учебном процессе используется новый корпус, предназначенный для студентов старших курсов.

Серьезной практической проверкой теоретических знаний является деловая игра «Скай гейм...», которую в аэропорту называют симулятором. Серьезная подготовка к игре, достаточно полное совпадение с реальными процессами функционирования аэропорта, анализ хода и результатов игры каждые 3–4 часа топ-менеджментом холдинга — аналогов по насыщенности, сложности и увлекательности, на наш взгляд, в настоящее время нет. Два дня в условиях постоянно возникающих сложностей студенты должны решать конкретные задачи и добиться результата — заработать как можно больше денег.

Филиал Российского государственного гуманитарного университета в городе Домодедово на протяжении почти десяти лет сотрудничает с Московским аэропортом Домодедово, готовя специалистов с высшим и средним профессиональным образованием. Количество выпускников, успешно работающих на предприятиях холдинга, составляет несколько сотен человек. Деятельность филиала направлена на создание системы подготовки квалифицированных трудовых ресурсов. По данным мониторинга эффективности деятельности образовательных организаций высшего образования 2017 г., показатель трудоустройства выпускников достиг 85 %, что является серьезным достижением.

Деятельность не ограничивается только контактами с аэропортом, хотя это направление является приоритетным и системообразующим для филиала. Так развивается программа подготовки специалистов для нужд городского округа Домодедово и соседних муниципальных образований «Институт реального заказчика», заключено соглашение с Министерством инноваций и инвестиций Правительства Московской области. Потребность в кадрах в городском округе Домодедово определяется его первенством на протяжении длительного периода по ключевым показателям в экономике Московской области, например, объем отгруженных товаров собственного производства, инвестиции в основной капитал, численность работников на предприятии.

*И. Г. Сачивко, аспирант
БГЭУ (Минск)*

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ТРАНСФОРМАЦИИ НАЛОГОВОЙ ПОЛИТИКИ ДЛЯ ПЕРЕХОДА К «ЗЕЛеной» ЭКОНОМИКЕ

Эффективным экономическим инструментом обеспечения рационального природопользования и охраны окружающей среды, а также инструментом реализации принципов «зеленой» экономики во многих странах мира является налоговая политика, которая реализуется посредством учета экологического фактора в общей системе налогообложения. Основной идеей применения налоговых инструментов является попытка установления зависимости между суммами отчислений предприятий в бюджеты и степенью вреда, который эти предприятия наносят окружающей природной среде.