

УДК 338.242.2:656.07

О. В. КОРИШЕВА

ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)»

АНАЛИЗ ЗНАЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В УСТОЙЧИВОМ РАЗВИТИИ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ И ЕЕ СУБЪЕКТОВ

Рассмотрен вклад транспорта, в частности железнодорожной отрасли, в формирование экономической безопасности России, обеспечение устойчивого развития рыночной экономики, повышение качества и уровня жизни граждан.

Для обеспечения устойчивого развития страны и высокого уровня ее экономической безопасности обязательно наличие эффективно функционирующего транспортного комплекса страны. Транспорт формирует единое экономическое пространство страны, соединяя производителей и потребителей товаров, работ, услуг, обеспечивая удовлетворение потребностей реального сектора производства в перевозках грузов, а физических лиц – в перемещении. Эффективная деятельность и развитие транспорта являются одним из важнейших условий экономического роста, обеспечения рыночных экономических связей, международной торговли, территориальной целостности страны, социально-значимых услуг для населения, экономической безопасности в целом. Транспортный комплекс является не только локомотивом развития хозяйствующих субъектов, но и фактором повышения комфортности и качества жизни граждан. Сбои в работе транспортного комплекса могут привести к существенным негативным последствиям для экономической безопасности страны. Английский философ Ф. Бэкон отмечал: «Три вещи делают нацию великой и благоденствующей: плодородная почва, деятельная промышленность и легкость передвижения людей и товаров».

Назначение транспорта состоит в том, чтобы перемещать созданную промышленностью продукцию из сферы материального производства в сферу потребления, обеспечивая тем самым непрерывное общественное воспроизводство. Транспорт продолжает процесс производства в сфере обращения, формируя единый цикл: производство – распределение – рынок – обмен – потребление. Социально-экономическая значимость транспорта обусловлена потребностями, связанными с разделением труда в обществе [1]. Возможность рыночного обмена появляется благодаря транспорту, и, наоборот,

расширение рынка способствует развитию транспортного комплекса. Эффективность широкого товарного производства становится возможной во многом благодаря регулярным срочным доставкам товаров на дальние расстояния, которые обеспечиваются транспортным комплексом.

Транспорт является необходимым условием производства. Страна или регион могут успешно развиваться без сырьевых ресурсов, как, например, Япония, или наоборот, импортировать большинство товаров, сосредоточившись на добыче сырья, как страны Аравийского полуострова, однако без транспорта экономическое развитие невозможно [3]. Импорт транспортной услуги в полной мере невозможен, так как аренда подвижного состава не позволит применить его на практике, если не будет транспортной инфраструктуры, которая должна быть в каждом территориальном субъекте страны. Именно транспортный комплекс может способствовать развитию наиболее эффективных производств товаров или отраслей в конкретных регионах.

Процессы производства и потребления произведенных товаров в промышленности представляют собой два отдельных акта, разделенных во времени и пространстве. При этом созданный продукт существует в материальном виде отдельно от процесса производства. В транспортной отрасли ситуация иная: основная продукция – это транспортная услуга, процессы производства и потребления в которой осуществляются одновременно. Совпадение процессов обусловлено тем, что потребляется процесс перевозки в целом, а не продукт, который может быть отделен от него.

Отнесение транспорта к сферам материального производства определяет его роль и исключительное место, занимаемое в системе экономического развития страны. В связи с этим экономическая безопасность государства и его устойчивое развитие напрямую взаимосвязаны с возможностями транспорта обеспечивать устойчивые темпы роста экономики в условиях расширенного воспроизводства [4].

Стратегическое значение транспорта заключается не только в оказании самих услуг перевозки товаров, но и в экономическом эффекте повышения ценности перевозимого товара от пункта отправления к пункту назначения. Такой экономический эффект подчеркивает также статус перевозимой продукции, которая является товаром, имеющим потребительские и экономические свойства, а не просто грузом, основные параметры которого охватывают только физические характеристики: вес, габариты, иные классификационные наименования (сухогрузы, наливные, живность) и др.

Указанный экономический эффект формирует добавленную стоимость товара в результате транспортировки, которая зависит от следующих факторов:

- объема перевезенного товара;
- дальности его перевозки;
- норм роста ценности товара в результате перемещения [3].

Третий фактор особо динамичен, так как зависит от рыночной конъюнктуры и в территориальном субъекте потребления товара, и в субъекте его

производства. Место назначения одного и того же товара также будет влиять на норму роста его ценности, что в совокупности будет устанавливать интенсивность спроса на услуги перевозки определенных товаров и перераспределять направления транспортных потоков. Точно так же, как капитал перемещается между отраслями и регионами в соответствии с нормами прибыли, товары перемещаются в пространстве в соответствии с нормами роста ценности [3]. Соответственно транспортные услуги, составляющие последовательный процесс, характеризуются экономическими (рыночными) свойствами транспортируемых товаров. Это подтверждает правильность применения термина «товар» к перевозимой продукции, а не «груз».

С учетом данного подхода можно сделать вывод о том, что с позиции экономической значимости продукция транспорта – это добавленная стоимость перевезенных товаров, оценку которой следует проводить в денежной форме. При этом объемы перевозок, тонно-километры, скорость доставки тоже будут характеризовать транспортную продукцию, но не комплексно.

В связи с этим важно отметить, что в конкурентной борьбе между видами транспорта за перевозку товаров выигрывать будут такие транспортные компании, условия которых обеспечат покрытие прямых и косвенных затрат на транспортировку товара, ростом стоимости товара от пункта отправления в пункт назначения. Следовательно, вклад транспорта с макроэкономической точки зрения состоит в формировании ВВП страны, так как доля суммарной добавленной стоимости от процесса перевозки товаров больше, нежели доля доходов транспортных компаний в ВВП.

Транспорт – крупная многоотраслевая сфера, включающая все виды грузового и пассажирского транспорта: железнодорожного, автомобильного, морского, речного, трубопроводного, воздушного, промышленного и городского. Особое значение и ведущую роль в формировании транспортной инфраструктуры, обеспечении хозяйственных связей и платежеспособного спроса граждан на перевозки в России имеет железнодорожный транспорт. В условиях реформирования экономики, расширения самостоятельности регионов, формирования новых хозяйственных связей устойчивая работа железнодорожного транспорта рассматривается в качестве одного из главных факторов стабилизации социально-экономического положения в стране и сохранение единого экономического пространства, обеспечения национальной экономической безопасности [1].

Масштабы транспортного комплекса России можно определить с помощью статистических данных, представленных в таблице 1. Транспортный комплекс обеспечивает рабочими местами почти 3 млн человек или около 6 % от всех работающих в экономике России. Стоимость основных производственных фондов комплекса составляет порядка 14660,5 млрд руб. Удельный вес валовой добавленной стоимости по виду деятельности «Транспорт и связь» по данным Росстата составляет около 7,3 %. Объем транспортных услуг населению составляет 18,4 % от всех видов деятельности в экономике.

Таблица 1 – Основные экономические показатели транспорта и связи (в фактически действовавших ценах), по данным Росстата

Показатель	Год							
	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Миллиардов рублей / Удельный вес в экономике России, в %								
Валовая добавленная стоимость по виду экономической деятельности «Транспорт и связь»	–	1879,0/ 10,2	3662,5/ 9,1	4027,6/ 7,8	4598,9/8,0	4949,2/8,0	5025,2/7,4	5304,8/7,3
Среднегодовая численность работников организаций, млн чел.								
Транспорт	3,5	3,2	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
Связь	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7
Транспорт, %	6,9	6,6	6,1	6,1	6,2	6,1	6,2	6,1
Связь, %	1,6	1,7	1,8	1,7	1,7	1,6	1,6	1,6
Наличие основных фондов (на конец года по полной учетной стоимости)								
Транспорт	2150,9	3812,1	8633,2	9971,6	11123,9	12055,2	13853,5	14660,5
Связь	250,3	767,7	1667,0	2063,1	2308,3	2610,8	2904,5	3156,7
Транспорт, %	18,4	16,7	18,4	17,8	17,6	17,2	17,0	16,5
Связь, %	2,1	3,4	3,6	3,7	3,7	3,7	3,6	3,5
Инвестиции в основной капитал								
Транспорта	245,7	688,7	2071,1	2791,1	2978,8	2978,7	2628,5	2752,6
Связи	30,6	196,1	265,7	316,6	351,8	309,9	352,5	367,7
Транспорта, %	21,1	19,1	22,6	25,3	23,7	22,1	18,9	18,9
Связи, %	2,6	5,4	2,9	2,9	2,8	2,3	2,5	2,5
Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток организаций)								
Транспорта	97,9	167,3	445,3	475,4	607,5	450,8	28,1	148,9
Связи	34,6	145,6	213,1	251,7	257,8	301,2	160,5	163,4
Транспорта, %	8,2	5,2	7,0	6,7	7,8	6,6	0,6	2,0
Связи, %	2,9	4,5	3,4	3,5	3,3	4,4	3,7	2,2
Объем транспортных услуг населению	164,3	487,5	940,5	1068,0	1182,1	1298,5	1385,5	1481,5
%	27,3	21,5	19,0	19,3	19,6	18,7	18,6	18,4

Так сложилось исторически, что железнодорожный транспорт составляет почти половину от всей доли транспорта в ВВП, а в грузообороте без учета трубопроводного он составляет 87,1 % (с учетом трубопроводного – 45,5 %) по итогам 2017 года (таблица 2).

Таблица 2 – Грузооборот по видам транспорта, млрд т·км

Показатель	Год					
	2000	2005	2010	2015	2016	2017
Транспорт – всего	3638	4676	4752	5108	5198	5482
в том числе:						
железнодорожный	1373	1858	2011	2306	2344	2493
автомобильный	153	194	199	247	248	253

Окончание таблицы 2

Показатель	Год					
	2000	2005	2010	2015	2016	2017
трубопроводный – всего	1916	2474	2382	2444	2489	2615
в том числе:						
газопроводный	1171	1317	1259	1176	1181	1300
нефтепроводный	718	1123	1084	1226	1262	1265
нефтепродукто- проводный	27	33	39	42	46	50
морской	122	60	100	42	43	46
внутренний водный	71	87	54	64	67	67
воздушный	2,5	2,8	4,7	5,6	6,6	7,6

Доля железнодорожного транспорта в общем пассажирообороте составляет по итогам 2017 года 24,7 %. Учитывая убыточность ряда направлений перевозок пассажиров, железнодорожный транспорт становится одним из гарантов социальной стабильности в стране и обеспечения доступности передвижения населения.

Уникальность транспорта России от большинства других стран мира состоит в ведущей роли магистральных железных дорог в обслуживании реального сектора экономики, что подтверждает непреходящую значимость железнодорожного транспорта в обеспечении экономической безопасности страны. В условиях высокой волатильности, внешних и внутренних угроз, усиления конкуренции на сужившемся рынке грузовых перевозок железнодорожный транспорт гарантировал устойчивое удовлетворение спроса на перевозки и осуществлял вклад в обеспечение экономического роста, в том числе за счет льготных условий по стимулированию материального производства.

С позиций обеспечения устойчивого развития экономики и обеспечения экономической безопасности важна оценка взаимовлияния и взаимозависимости железнодорожного транспорта и отраслей, пользующихся его услугами. Структура перевозимых грузов и ее динамика, представленные в таблице 3, позволяют сделать вывод, что по отправлению грузов преобладают пять видов, в общей сложности составляющих около 70 % от всех перевозимых грузов. Среди них: каменный уголь, металлы, минеральные удобрения, строительные грузы, нефть и нефтепродукты, руда. Несмотря на некоторые колебания в начале 90-х гг., структура грузовых перевозок сохранила свою устойчивость, начиная с 1995 года.

Таблица 3 – Объем перевозки основных видов грузов на железнодорожном транспорте в 2017 году, тыс. т

Показатель	Год				
	2017	2016	2015	2014	2013
Грузы	1266482,1	1226951,1	1217949	1226932	1236811

Окончание таблицы 3

Показатель	Год				
	2017	2016	2015	2014	2013
из них:					
каменный уголь	361539,0	331124,7	324876	315411	310764
кокс	11162,9	11711,4	11098	11806	11463
нефть и нефтепродукты	235733,8	236180,8	251392	256453	250321
руда железная и марганцевая	110472,1	109537,0	109031	108619	110747
руды цветных металлов и серное сырье	20224,3	21081,1	20446	19279	20623
черные металлы	72967,9	71013,8	71366	71828	70056
лом черных металлов	15744,5	15028,4	14977	16652	16650
химические и минеральные удобрения	57084,6	53471,5	51417	49236	47014
строительные грузы	133139,9	141339,2	130901	141087	170142
цемент	26824,3	26657,1	28647	35518	34400
лесные грузы	43271,4	42220,9	39498	38713	35675
зерно и продукты перемола	24746,0	21611,9	21179	20612	16075
комбикорма	993,5	998,5	877	953	877
импортные грузы	9778,4	8418,5	8793	9502	10425
рыба	332,7	361,3	388	444	467
прочие грузы	140857,4	136195,0	131601	130819	131112

Железнодорожный транспорт традиционно является одним из основных видов транспорта для ряда системообразующих отраслей (угольная, нефтедобывающая и нефтеперерабатывающая, добыча и переработка черных металлов, производство минеральных строительных материалов). Данные отрасли в совокупности способствуют устойчивому функционированию народнохозяйственного комплекса и напрямую влияют на национальную безопасность страны. Другая группа отраслей занимает в объеме перевозок железнодорожного транспорта несущественную величину (пищевая промышленность и др.), но для данных отраслей он служит как основной перевозчик. В этом случае функционально-отраслевые составляющие национальной экономической безопасности напрямую зависят от транспорта.

Важнейшее значение железнодорожного транспорта проявляется в сохранении единого экономического пространства. Железная дорога может работать и обеспечивать перевозочный процесс в любое время года, практически при любых погодных условиях транспортировать почти любые объемы грузов на очень дальние расстояния с наименьшими затратами и минимальным негативным воздействием на окружающую природную среду. Однако для обеспечения бесперебойной и устойчивой работы транспорта необходимо строительство новой и обеспечение действующей инфраструктуры,

достаточной для удовлетворения спроса на перевозки, которые выступают в качестве трудно прогнозируемого фактора. Создание инфраструктурных резервов является стратегической задачей макроуровня, которая в настоящее время должна решаться через механизмы государственно-частного партнерства с сохранением главной и контролирующей роли государства, так как недоинвестирование в транспортные, а особенно, железнодорожную отрасль, может стать сдерживающим фактором развития экономики страны [5].

На протяжении всего времени своего развития железнодорожный транспорт является одним из крупнейших субъектов экономики, осуществляющих существенный вклад в формирование доходов консолидированного бюджета РФ. ОАО «РЖД» является также одним из крупнейших инвесторов в экономику России (в период 2003–2011 гг. инвестировало более 2,9 трлн рублей (в ценах 2011 г.)). Это позволило приобрести более 2,1 тыс. локомотивов, более 90 тыс. грузовых вагонов, более 5,5 тыс. пассажирских вагонов, порядка 5 тыс. вагонов для пригородных электропоездов, построить около 2,5 тыс. км новых линий, вторых главных и станционных путей. Эта тенденция сохраняется до настоящего времени.

Расходы по инвестиционной деятельности ОАО «РЖД» в 2017 году составили 479,5 млрд рублей. По оценкам экспертов, каждый рубль инвестиций в железнодорожный транспорт приводит к увеличению ВВП на 2,5–3 рубля, доля инвестиций ОАО «РЖД» в общем объеме инвестиций в стране в период 2004–2010 гг. в среднем составила 4,1 %.

Развитию промышленности железнодорожный транспорт в лице ОАО «РЖД» способствует и прямо, осуществляя перевозки товаров, и косвенно, формируя высокий спрос на продукцию отечественных производителей, представляющих более полутора десятков смежных отраслей промышленности. ОАО «РЖД» ежегодно закупает около 10 % производимого в стране дизельного топлива, 5 % электроэнергии, 2 % черных металлов, 1,8 млн т металлургической продукции. Суммарная доля продукции черной металлургии в структуре материалов, потребляемых ОАО «РЖД», превышает 55 %. Значительную долю занимает потребление строительных материалов – 12 %, нефтехимической – 3 %, лесной и целлюлозно-бумажной продукции – 7 %. Железные дороги являются крупными потребителями продукции электротехнической промышленности, машиностроения, информационного и телекоммуникационного сектора [1].

Сдерживание роста железнодорожных тарифов на протяжении уже более 15 лет способствовало развитию различных отраслей промышленности, однако в определенной степени сдерживало развитие железных дорог. Совокупная индексация государством тарифа ОАО «РЖД» на грузовые железнодорожные перевозки за период 2010–2015 гг. составила 35 % при росте цен производителей промышленных товаров на 43 % и росте потребительских цен на 51 %.

Грузовые перевозки имеют ключевое значение для обеспечения устойчивого финансового положения железнодорожного транспорта, так как форми-

руют основную часть доходов. Реформирование железнодорожного транспорта в рамках четырех этапов структурной реформы, утвержденной Постановлением Правительства РФ от 18.05.2001 № 384, и Целевой модели грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года, утвержденной Правительством РФ от 13.01.2011 г., привело к существенной трансформации сегмента грузовых железнодорожных перевозок и стремительному развитию частной операторской деятельности – бизнеса по предоставлению вагонов под перевозку грузов [2]. Привлекательность бизнеса по оперированию грузовым подвижным составом и стимулирование развития данного сегмента на государственном уровне способствовали его быстрому пополнению новыми частными компаниями, которые занимали наиболее доходные рынки в сегменте грузовых перевозок. С каждым годом все больший процент грузооборота стал обеспечиваться с привлечением грузовых вагонов, независимых от холдинга «РЖД».

Однако политика частных собственников вагонного парка зачастую противоречит принципам экономической безопасности, которые должны соблюдаться для поддержания устойчивости железнодорожной отрасли – стратегически важной отрасли экономики страны.

ОАО «РЖД», с одной стороны, являясь коммерческой структурой, имеет главной целью получение прибыли, с другой стороны, находясь полностью в собственности государства, как стратегически важная для России отрасль, обязано соблюдать принципы экономической безопасности и осуществлять в том числе экономически невыгодные перевозки. Коммерческие перевозочные компании, заняв существенную долю рынка грузоперевозок, при управлении своей деятельностью руководствовались приоритетной целью – получением прибыли. При этом они не принимали во внимание специфику отрасли, в которой осуществляют деятельность, и возросшую значимость грузовых перевозочных компаний в обеспечении экономической безопасности страны в целом. Снижение эффективности работы транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок может привести к сдерживанию промышленного производства и экспорта, сокращению потенциала железнодорожной отрасли, замедлению роста ВВП России, потерям доходов бюджетной системы, что в совокупности является серьезной угрозой не только экономической устойчивости железнодорожной отрасли, но и национальной экономической безопасности. Наличие противоречий в основных целях деятельности частных собственников вагонного парка и владельца железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД» сформировало угрозы устойчивости и экономической безопасности транспортного комплекса в целом и грузовых компаний в частности, ускорило их реализацию в условиях стратегических проблем железнодорожной отрасли. В связи с этим частным компаниям, оперирующим вагонным парком, необходимо применять актуальные подходы к управлению, учитывающие принципы экономической безопасности, которые в результате их внедрения позволят сформировать более честную конкуренцию и эффективное использование инфраструктуры и

вагонного парка, что в свою очередь будет способствовать улучшению экономических и технологических показателей работы отрасли.

Обеспечивая потребности физических лиц в перемещении, транспорт не только повышает уровень комфортности их проживания, но и существенным образом влияет на процесс равномерного размещения населения.

Кроме того, транспорт формирует огромный внутранспортный и мультипликативный эффект в народном хозяйстве страны. Строительство железных и автомобильных дорог способствует увеличению стоимости жилья, земли, хозяйственных объектов, общественный эффект по данным экспертов в 8–10 раз превышает эффект на транспорте. Безусловно, развитие транспорта способствует развитию рыночных связей, внутреннего рынка, экономики в целом.

Транспорт, обеспечивая возможность товарообмена, и, следовательно, эффективной производственной специализации, распространения прогрессивных технологий, способствует росту объемов производства, снижению цен и повышению качества товаров, росту выигрыша производителей и потребителей, увеличению национального богатства [3].

Таким образом, с учетом рассмотренной значимости транспортного комплекса и железнодорожной отрасли в частности, обосновано выделение транспортной составляющей в системе национальной экономической безопасности. Транспорт осуществляет исключительный вклад в обеспечение устойчивого развития экономики, расширение международных торговых связей, укрепление внутреннего рынка, гарантированное оказание социально-значимых услуг.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Экономическая безопасность транспортных компаний и комплексов : монография / под ред. Р. А. Кожевникова. – М. : ВИНТИ РАН, 2015. – 248 с.

2 **Коришева, О. В.** Функционирование транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок в аспекте экономической безопасности / О. В. Коришева; под ред. Р. А. Кожевникова, Ю. И. Соколова // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность. – 2016. – С. 157–162.

3 **Лapidус, Б. М.** Макроэкономическая роль железнодорожного транспорта: Теоретические основы, исторические тенденции и взгляд в будущее : монография / Б. М. Лapidус, Д. А. Мачерет. – М. : КРАСАНД, 2014. – 234 с.

4 **Соколов, Ю. И.** Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность / Ю. И. Соколов, Р. А. Кожевников, О. В. Коришева // Экономика железных дорог. – 2018. – № 7. – С. 49–58.

5 **Шатров, С. Л.** Методические основы организации контроля на железнодорожном транспорте / С. Л. Шатров // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Вып. 4. – Гомель : БелГУТ – 2011. – С. 101–110.

O. KORISHEVA
Russian University of Transport

ANALYSIS OF THE ROLE OF THE TRANSPORT COMPLEX IN THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE MARKET ECONOMY AND HER SUBJECTS

The article considers the contribution of transport, in particular the railway industry, in the formation of economic security of Russia, ensuring sustainable development of the market economy, improving the quality and standard of living of citizens.

Получено 20.10.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 657.412.6:656.2.003

A. B. КРАВЧЕНКО
Белорусский государственный университет транспорта

РЕЗЕРВ, ФОНД, РЕГУЛЯТИВ: ПОНЯТИЕ И НЕОБХОДИМОСТЬ СОЗДАНИЯ В УЧЕТЕ

Дана этимологическая характеристика понятий резерв, фонд, регулятив; обоснована необходимость их создания в учете, а также необходимость их формирования на предприятиях железнодорожного транспорта.

Характеристика категории «резервирование» была дана зарубежными и отечественными учеными в экономической специальной литературе несколько десятков лет тому назад, но и сегодня в литературе нет единой трактовки понятие «резерв» и обобщаются понятия резерв, фонд, регулятив. Более того, каждый автор научной работы, статьи пытается трактовать «резервы» в соответствии со спецификой своей отрасли исследования в процессе формирования новых специальных знаний. Существование различий в понятиях во многих случаях приводит к заблуждению в оценке их экономического смысла, так как рассматриваются с различных точек зрения, с разных позиций: с позиции государства, отдельной отрасли, организации.

Резерв – понятие, которое несет значительную смысловую нагрузку. Оно часто употребляется в научных экономических изданиях, в которых каждый автор пытается раскрыть смысл слова «резервы» в соответствии со спецификой своей отрасли исследования в процессе добычи новых специальных знаний. В настоящее время в научной литературе пока еще остаются дискуссии