

АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ГЕОПОЛИТИКИ И ЭКОНОМИКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ОТРАСЛЬ В АСПЕКТЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

О. В. КОРИШЕВА

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

Транспорт с уверенностью можно образно назвать не только «кровеносной системой экономики», но и ее важнейшей «инфраструктурой», поскольку без возможностей всех видов транспорта и объединяющей их транспортно-логистической системы не возможен ни экономический рост, ни достижение экономической безопасности. Особенную роль в российской экономике и торгово-экономических отношениях играет железнодорожный транспорт, формирующий не только почти самые высокие показатели грузооборота, но и особый внутранспортный эффект развития не только как целых производств, но и территорий. При этом негативные последствия экономических спадов и иной нестабильности в первую очередь отражаются именно на транспорте, особенно, на железнодорожном, что не позволяет формировать достаточные финансовые резервы для реализации программ развития и строительства инфраструктуры [3]. Текущая экономическая ситуация с введением санкций и различных ограничений недружественными государствами в отношении России и Беларуси создала дополнительные вызовы и угрозы экономической безопасности не только Союзному государству, но и его транспортному комплексу. Существенное перестроение торгово-экономических связей из-за санкций вызвало необходимость перестройки существующих логистических маршрутов и цепочек, а также изменения в объемах перевозок товаров и грузов, напрямую отразилось в показателях деятельности транспортного комплекса.

По данным ОАО «РЖД», за период январь – июль 2022 года перевезено по российским железным дорогам 717 млн тонн грузов, что меньше на 3,2 % аналогичного показателя 2021 года (740,80 млн тонн) [1]. Почти все виды грузов показывают за данный период отрицательную динамику. Наибольшее падение наблюдается у следующих: лом черных металлов – снижение на 22,1 %; лесные грузы – на 20,1 %; зерно – на 11,8 %; кокс – на 9,0 %; руда цветная и серное сырье – на 6,9 %; удобрения – на 6,1 %; промсырье – на 5,9 %; каменный уголь – на 5,5 %. Увеличение объемов перевозок наблюдается за период январь – июль 2022 года по сравнению с аналогичным периодом 2021 года только у строительных грузов – рост на 2,9 %; остальных грузов – на 3,3 %; нефть и нефтепродукты – на 0,6 %; черные металлы – на 0,2 %. Тарифный грузооборот за отмеченный период увеличился на 0,8 % и составил 1533 млрд тарифных тонно-километров.

На снижение объемов перевозок оказывает влияние существенное сокращение экспортных перевозок, что связано с введением санкций и ответными действиям на них. Например, до конца 2022 года в России действует полный запрет на экспорт таких грузов, как круглые лесоматериалы, щепы и шпона в недружественные страны. По данным АНО «ИПЕМ», в мае 2022 года по сравнению с аналогичным периодом 2021 года железнодорожным транспортом перевезено экспортных грузов меньше на 13,6 %. Изменения по номенклатуре экспортных грузов представлены на рисунке 1.

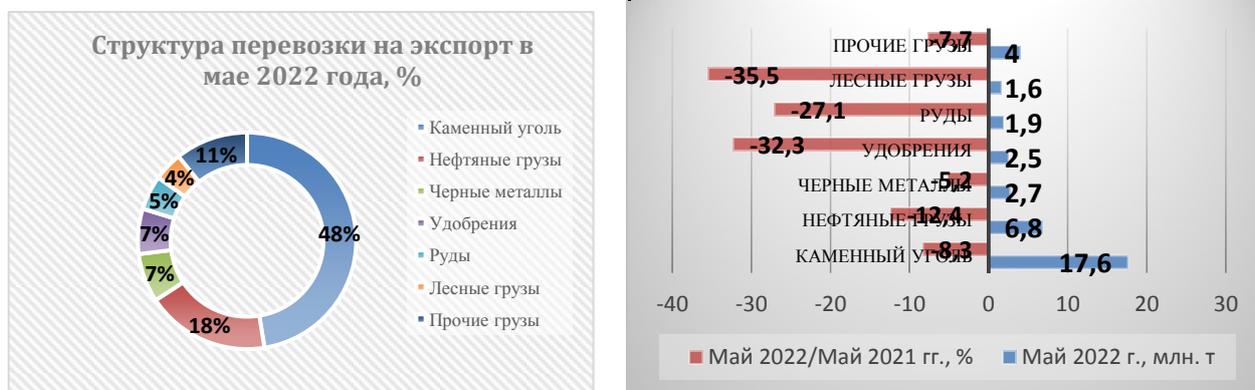


Рисунок 1 – Динамика перевозки экспортных грузов на железнодорожном транспорте [2]

Кроме лесных грузов наибольшее падение в перевозке на экспорт наблюдается у удобрений – падение более чем на 30 % по сравнению с прошлым годом. Причиной в этом случае является приостановка отправки удобрений через Прибалтику.

Отрицательная динамика наблюдается и по ключевому виду грузов для железнодорожного транспорта за последнее время – каменному углю. Изменение логистических цепочек по отправкам данного вида груза послужило причиной снижения отправок на экспорт. В апреле 2022 года поставки угля в Германию снизились более чем на 50 %, в Швейцарию снижение произошло более чем на 30 %. В то же время увеличение поставок угля отмечено в Китай – рост на 20 %, в Индию – увеличение более чем в два раза, в Турцию – рост более чем на 70 %. Для перевозки угля и иных энергетических грузов применяются смешанные виды перевозок, где участвуют и порты. Так, для доставки угля в Индию используются порты Северо-Запада, которые охватили отправку почти 80 % всего перевозимого угля. Несмотря на это, общий объем отправок на экспорт через порты и пункты пропуска Северо-Запада сократился до 12 млн тонн в июне 2022 года, или на 17,1 % по сравнению с июнем 2021 года. Также следует отметить снижение перевалки через российские порты таких видов грузов, как нефтепродукты (–16,1 % по итогам 2-го квартала 2022 года) и черные металлы (–17 % по итогам 2-го квартала 2022 года), а рост по такому грузу, как «нефть» (+11 % по итогам 2-го квартала 2022 года). Рост перевалки нефти может быть обеспечен, во-первых, из-за низких объемов перевалки за аналогичный период 2021 года, а во-вторых, из-за более широкого круга потребителей в ситуации изменения географии поставок (в отличие от нефтепродуктов). Однако на перспективу такое распределение энергоресурсов должно быть потенциальной угрозой экономической безопасности страны, так как только увеличение экспорта продукции перерабатывающей промышленности и высокотехнологичных товаров, а не превалирование сырьевых ресурсов в экспортной базе может быть настоящим «локомотивом» развития экономики и укрепления экономической безопасности.

Контейнерные перевозки по железным дорогам сохраняют отрицательную динамику. В июне 2022 года падение по сравнению с прошлым годом составило 4,8 %, в июле 2022 падение увеличилось до 7,7 % по сравнению с прошлым годом. Общая положительная динамика за первые 6 месяцев 2022 года – +1,5 %, вероятно, не сможет сохраниться до конца года, так как по итогам 7 месяцев 2022 года рост, по сравнению с прошлым годом, уже только +0,7 %. Наибольшее снижение наблюдается по контейнерным перевозкам машин, станков и двигателей – –23,8 % к июлю 2021 года; автомобилей и комплектующих – –46,0 % к июлю 2021 года; метизов – –23,6 % к июлю 2021 года; промышленных товаров – –22,0 % к июлю 2021 года. Напротив, наибольший рост показали за июль 2022 года, а также за январь – июль 2022 года химические и минеральные удобрения (+293,0; +120,1 % соответственно); нефть и нефтепродукты (+31,5; +6,7 % соответственно) и строительные грузы (+17,3; +16,8 % соответственно). Следует выделить, что столь высокий рост перевозок удобрений в контейнерах сформировался преимущественно за счет роста доли транзита удобрений из Беларуси. При этом транзит удобрений из Беларуси в КНР за июнь увеличился на 80 %, а за полгода – в 15,6 раза. Основной поток транзита порядка 90 % приходится на границу с Казахстаном. В перспективе ожидается рост белорусского транзита не только через погранпереходы, но и через портовые терминалы. Как известно, компания «Беларуськалий» заключила соглашение о перевалке 2 млн тонн с терминалами в Санкт-Петербурге и Владивостоке [2].

Произошедшие изменения в экономической и геополитической обстановке повлияли на трансформацию структуры контейнерных перевозок. За первое полугодие 2022 года выросли доли внутреннего сообщения и экспорта: +5,7 и +1,9 % соответственно, а доли импорта и транзита сократились на 2,4 и 5,2 % соответственно [2]. По прогнозам экспертов АНО «ИПЕМ», негативные тенденции по снижению погрузки на железных дорогах сохранятся, что будет формировать незадействованный парк вагонов и негативно отражаться на операторах вагонного парка и компаниях-производителях. Так, по оценкам ИПЕМ, за пять месяцев производство вагонов в РФ сократилось на 51,8 %, а реализация – на 15,9 % [2].

Таким образом, проанализированная ситуация и тенденции развития транспортного комплекса Российской Федерации показывают необходимость сохранения и реализации базовых принципов экономической безопасности даже в самые экономически нестабильные периоды, а также доказывают стратегическую значимость Союзного государства России и Беларуси.

Список литературы

- 1 ОАО «РЖД» [Электронный ресурс] : [официальный сайт]. – Режим доступа : <https://company.rzd.ru/>. – Дата доступа : 22.09.2022.
- 2 На Северо-Западном направлении экспорт в июне снизился на 17,1 % – до 12 млн тонн [Электронный ресурс] / АНО «ИПЕМ». – Режим доступа : http://ipem.ru/research/rail_transport/rail_presentations/371.html. – Дата доступа : 22.09.2022.
- 3 Соколов, Ю. И. Анализ текущего состояния и деятельности транспортного комплекса России в аспекте формирования национальной экономической безопасности / Ю. И. Соколов, О. В. Коришева // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2019. – Вып. 12. – С. 328–334.

УДК 347.21

УПРАВЛЕНИЕ ДЕБИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТЬЮ В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

А. В. КРАВЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, Гомель

В современных экономических условиях дебиторская задолженность присуща всем предприятиям независимо от вида деятельности, исключением не являются и транспортные организации. Рост суммы дебиторской задолженности отрицательно сказывается на результатах деятельности предприятия, потому что, как правило, приводит к низкой возвратности или невозвратности средств предприятия и, как следствие, необходимости привлечения заемного капитала и управления им. Управление задолженностью предприятия требует квалифицированного управления, основанного:

- на формировании внутренней политики предоставления кредита для различных групп покупателей;
- анализе покупателей по срокам формирования задолженности, сумме обязательства;
- разработке контрольных мероприятий, направленных на своевременность взыскания задолженности и проведения работ по обеспечению ее возвратности.

Сложившаяся по объективным причинам централизованная система формирования и использования выручки от перевозок, а также регулируемая система последующих экономических отношений подразделений позволяют сделать вывод о том, что все решения, связанные с движением финансовых потоков, должны приниматься только на уровне Управления железной дороги.

Поэтому вопрос о том, на каком уровне управления при существующей организационной структуре железной дороги возможно возникновение и управление дебиторской задолженностью по платежам за перевозки, определяет следующие варианты:

- на уровне отделения железной дороги, непосредственно по информации отделенческого расчетного центра, который проверяет правильность формирования постанционной суммы выручки и последующее перечисление провозных платежей клиентами. На уровне отделения железной дороги есть возможность непосредственной работы с клиентурой по ликвидации долга за перевозки;
- на уровне предприятий дорожного подчинения, осуществляющих финансовую деятельность самостоятельно;
- на уровне управления железной дороги, где формируется основная договорная работа с клиентами и централизуется вся выручка от перевозок [1].

Дебиторская задолженность организаций железнодорожного транспорта формируется как на уровне управления, отделений, так и предприятий дорожного подчинения, что предполагает многоуровневую систему контроля, вызванного:

- негативной динамикой погашения задолженности;
- отсутствием поступления оплаты в течение сравнительно продолжительного периода времени;
- снижением платежеспособности организаций.

Это обуславливает необходимость организации эффективной системы контроля за состоянием расчетов, что является базой для дальнейшей кропотливой работы по взысканию задолженности по каждому дебитору.

Однако в отдельных случаях даже хорошо отлаженная система не может обеспечить взыскание суммы долга, что указывает на актуальность учета риска невозвратности средств и его страхования.

В международной и отечественной практике обозначенная проблема решается формированием резервов по сомнительным долгам.