

Программа может сформировать прогноз, выдать варианты решений, но не принять решение самостоятельно. Мы все знаем, что на экономику любой страны иногда влияют даже ветер или магнитные бури – те факторы, которые заложить в программу невозможно, а соответственно, раздел экономики – это не цифровая экономика, а модуль экономических расчетов, анализа в крупной автоматизированной информационной системе, не более того.

Ни одна из наук не может называться цифровой по причине того, что наука уже есть, а понятие о цифрах и представлении информации в цифровом виде не определено, а точнее определено давно, но без использования информационных систем. Вначале все считали на палочках, камнях и прочих подручных материалах. Этот счет составлял цифры. Самый простой пример: компьютеры появились сравнительно недавно, а цифровая сортировка почтовых отправлений давно. Во всем мире на каждом конверте, на каждой посылке мы проставляли почтовый индекс. Если присваивать термин «цифровой» или «цифровая», то почта любой страны является цифровой. Потом появились штрих-коды с цифрами, которые определяли производителя товаров, потом стали использовать QR-коды, где мы видим одни квадратики и пустые места, а по сути, это закодированная архивная информация об имени, товаре, производителе, событии, которая считывается прибором, расшифровывается и обрабатывается в компьютере, как нули и единицы, тем самым определяя и выдавая результат.

Слово «цифровое» охватывает узкую область и может быть применено к конкретному устройству, электронному микроэлементу, которое было заменено с лампы на микросхему. Но отрасль и науку называть «цифровой» нельзя.

К примеру, основная масса населения сейчас использует государственные услуги через веб-сайт. Действительно, очень удобная и полезная система, но это на самом деле консолидированная автоматизированная информационная система с доступом всех пользователей к государственным услугам и службам, а также получению информации и с возможностью управления информацией. И эта система названа не «Цифровое Правительство», а «Электронное Правительство», и в действительности это название максимально передает суть данной информационной системы. Поэтому все разрабатываемые и внедряемые системы должны иметь правильные названия и определения, четко объясняющие их назначение и принципы работы.

Список литературы

1 Транспортные коридоры и оси в цифровой логистике / А. А. Астафьев [и др.] ; науч. ред. В. И. Сергеев // Перспективы развития логистики и управления цепями поставок: сб. науч. тр. VII Междунар. науч. конф. (18 апреля 2017 г.) : в 2 ч. ; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». – М. : Эс-Си-Эм Консалтинг, 2017. – Ч. 1. – С. 9–25.

УКД 656.07:338.2

АНАЛИЗ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ С ПОЗИЦИЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Ю. И. СОКОЛОВ, О. В. КОРИШЕВА

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

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 является одним из важнейших условий экономического роста, обеспечения рыночных экономических связей, международной торговли, территориальной целостности страны, социально-значимых услуг для населения, экономической безопасности в целом [1]. 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 [2].

Вместе с тем транспортный комплекс России испытывает ряд трудностей. На протяжении последних пяти лет усилилась экономическая нестабильность и стагнационные процессы в экономике России, что прямо отражается и на транспортной отрасли [5]. Наиболее стремительный и явный рост демонстрирует воздушный транспорт (грузооборот увеличился с 3,7 млрд т·км в 2008 году до 7,8 млрд т·км в 2018). Железнодорожная отрасль показывает устойчивую положительную динамику (2116 млрд т·км в 2008 и 2598 млрд т·км в 2018), пусть и невысокими темпами, а морской и внутренний водный транспорт отражают явную стагнацию в своих сегментах.

Важным индикатором происходящих на транспорте процессов является средняя дальность грузовых перевозок. Рост средней дальности по транспорту в целом с 418 км в 1995 г. до 672 км в 2015 г. свидетельствует, с одной стороны, о расширении внешнеэкономических связей, вовлечении в хозяйственный оборот ресурсов отдаленных районов страны, развитии процессов кооперации и разделения производства. С другой стороны, рост средней дальности свидетельствует о повышении транспортной нагрузки на экономику страны. Одновременный рост средней дальности перевозок на железнодорожном (с 1181 до 1735 км) и автомобильном (с 23 до 46 км) транспорте свидетельствует о расширении сферы деятельности автомобильного транспорта и постепенном вытеснении железных дорог с рынка короткопробежных перевозок, прежде всего скоропортящихся и ценных грузов.

Непосредственное влияние на экономическую безопасность транспортного комплекса оказывает уровень безопасности движения транспортных средств. Наиболее аварийным видом транспорта остается автомобильный: с 2010 года численность раненных в происшествиях с транспортными средствами к 2018 году сократилась лишь на 35,7 тыс. человек с 250,6 тыс. человек до 214,9 тыс. человек. При этом воздушная отрасль имеет самые высокие показатели смертности пассажиров: в среднем с 2010 по 2018 гг. ежегодно погибает 80 человек. Железнодорожный транспорт, напротив, является наиболее безопасным видом транспорта, что, тем не менее, не исключает единичных происшествий. Так, в 2014, 2015 и 2017 годах отмечается наибольшее количество раненных в аварийных ситуациях: 88, 11 и 24 человека соответственно.

Важно отметить, что значительная роль транспортного комплекса в обеспечении национальной экономической безопасности определяется не только масштабами его деятельности, вкладом в преумножение национального богатства, но и высокой социальной значимостью. Транспортные организации имеют двойную задачу: и обеспечение собственной безубыточности, и обеспечение потребностей населения и производства в перевозках. Особое значение здесь имеет железнодорожный транспорт, доля которого из общего объема пассажирооборота за последние пять лет стабильно более 20 %. При этом в пригородном и междугородном сообщении железнодорожный транспорт – основной перевозчик.

Важным инструментом развития рынка железнодорожных перевозок, создания и освоения новых грузопотоков является строительство новых путей сообщения. Так, в 2017 году введено 157 км новых железнодорожных линий, 61,6 км вторых путей, 137,5 км электрификации железных дорог, 2,1 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования, 264,1 тыс. м² взлетно-посадочных полос с твердым покрытием [7].

Структура перевозимых грузов и ее динамика 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.

Железнодорожный транспорт традиционно является одним из основных видов транспорта для ряда системообразующих отраслей (угольная отрасль, нефтедобывающая и нефтеперерабатывающая, добыча и переработка черных металлов и производство минеральных строительных материалов). Данные отрасли в совокупности способствуют устойчивому функционированию народнохозяйственного комплекса и напрямую влияют на национальную безопасность страны.

С учетом вышеизложенного представляется обоснованным выделение транспортной составляющей в качестве самостоятельного блока в системе национальной безопасности (рисунок 1).



Рисунок 1 – Транспортная составляющая в системе обеспечения национальной экономической безопасности

Соответственно, можно сделать вывод, что транспорт играет определяющую роль в формировании большинства подсистем экономической безопасности [4]. Благодаря транспорту обеспечивается устойчивое развитие и функционирование экономики страны, что непосредственно влияет на уровень ее экономической безопасности [3, 6].

Список литературы

- 1 Кожевников, Р. А. Экономическая безопасность транспортных компаний и комплексов: [монография] / под ред. Р. А. Кожевникова. – М. : ВИНТИ РАН, 2015. – 248 с.
- 2 Коришева, О. В. Анализ значения транспортного комплекса в устойчивом развитии рыночной экономики и ее субъектов / О. В. Коришева // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности). – 2018. – № 1 (11). – С. 241–250.
- 3 Кожевников, Р. А. Роль железнодорожного транспорта в достижении экономической безопасности и устойчивом развитии экономики / Р. А. Кожевников, О. В. Коришева ; под ред. Р. А. Кожевникова, Ю. И. Соколова // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность : сб. тр. II Междунар. науч.-практ. конф. – 2017. – С. 74–81.
- 4 Соколов, Ю. И. Транспортная составляющая национальной экономической безопасности / Ю. И. Соколов ; под редакцией Р. А. Кожевникова, Ю. И. Соколова // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность : сб. тр. II Междунар. науч.-практ. конф. – 2017. – С. 32–36.
- 5 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.
- 6 Соколов, Ю. И. Значение транспорта в обеспечении национальной экономической безопасности / Ю. И. Соколов, Р. А. Кожевников, З. П. Межох // Транспортное дело России. – 2016. – № 6. – С. 10–13.
- 7 Федеральная служба государственной статистики. Официальный сайт Росстат [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.gks.ru>.

УДК 656.2.08

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

А. Ф. СЫЦКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Преобразования в экономике, происходящие на данном этапе развития Республики Беларусь, затрагивают такие вопросы экономики транспорта, как теоретические положения о транспорте, рынке транспортной продукции, работ, услуг и предложений, о хозяйственном механизме и экономической безопасности.

Железнодорожный транспорт взаимодействует со всеми отраслями народного хозяйства, населением страны, предприятиями, трудовыми коллективами. Он обеспечивает перевозки грузов, пассажиров, почты, багажа, выполняет нетрадиционные услуги с высоким качеством, стремится к снижению издержек, тарифов и цен на все виды услуг, работ и продукции.