

где ΔZ_t – увеличение затрат на соответствующий вид ремонта в точке t ; $E_{рд}$ – норматив дисконтирования [2].

В этом случае стоимость жизненного цикла

$$СЖЦ_{пр} = СЖЦ + Z_{доп}. \quad (3)$$

Сложности расчета стоимости жизненного цикла проявляются при отсутствии полного объема информации о техническом средстве в процессе эксплуатации от потребителя.

При проведении исследования сформулирована аналитическая формула определения стоимости жизненного цикла пассажирского вагона при продлении срока службы с учетом фактора времени.

Список литературы

- 1 Бугаев, В. П. Интегрированная логистическая поддержка жизненного цикла наукоемкой продукции: учеб.-метод. пособие / В. П. Бугаев, Е. В. Бугаева. – Гомель : БелГУТ, 2009. – 254 с.
- 2 Бугаева, Е. В. Интегрированная поддержка жизненного цикла технических средств железнодорожного транспорта : [монография] / Е. В. Бугаева. – Гомель : БелГУТ, 2011. – 197 с.
3. Стоимость жизненного цикла железнодорожного подвижного состава [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [www/http://ipem.ru/news/publications/487.html](http://ipem.ru/news/publications/487.html). – Дата доступа : 01.04.2018.

УДК 656.0:346.548

РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСПОРТА В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ЦЕЛОСТНОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

И. В. ГАЛКИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Проблемы экономической безопасности национальной экономики приобретают в последнее время все более острый характер. Под экономической безопасностью страны понимают состояние экономики, обеспечивающее ее независимость, защищенность национальных интересов, способность государства создавать эффективные механизмы реализации и защиты национальных интересов, формировать благоприятные условия для существования социально-ориентированного независимого и конкурентоспособного государства. Роль транспорта в обеспечении эффективного функционирования и развития экономики неоспорима.

Транспорт представляет собой одну из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшую составную часть производственной и социальной инфраструктуры. Являясь объектом экономической безопасности, транспорт обеспечивает не только перемещение грузов и перевозку пассажиров, но и служит катализатором и стимулятором экономического роста. Благодаря транспорту происходит структуризация рыночной экономики, формируется единое экономическое пространство. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей государства и его интеграции в глобальную экономическую систему. Вклад транспорта в обеспечение национальной экономической безопасности обусловлен рядом его особенностей:

1 Транспорт представляет собой крупнейшую инфраструктурную отрасль национальной экономики, охватывает и координирует работу многих отраслей хозяйства. Установление и поддержание территориальных пропорций транспортной отрасли обеспечивает не только экономическую безопасность, но и территориальную целостность государства.

2 Транспорт задействован во всех четырех фазах общественного производства (производство, распределение, обмен и потребление). При этом он не просто участвует в воспроизводственном процессе наряду с другими отраслями, но и сам выступает механизмом этого процесса. В результате именно транспорт связывает все отрасли экономики в единую макроэкономическую систему.

3 Транспорт обладает выраженной многоотраслевой структурой. В Республике Беларусь перевозки грузов и пассажиров осуществляются шестью видами транспорта: автомобильным, железнодорожным, воздушным, водным, городским электрическим и трубопроводным. Все виды транспор-

та Беларуси составляют единую систему, представляющую собой транспортную инфраструктуру. Это комплекс различных видов транспорта, находящихся во взаимодействии и взаимозависимости, дополняющих друг друга и обеспечивающих их эффективное функционирование.

Транспортный комплекс Республики Беларусь насчитывает сегодня более 11 тысяч организаций всех форм собственности, свыше 17 тысяч индивидуальных предпринимателей и порядка 1 миллиона единиц коммерческих транспортных средств. Общая протяженность транспортной сети республики общего пользования составляет 70,8 тыс. км, в том числе 75,4 % – автомобильные дороги, 14,1 % – магистральные трубопроводы, 7,9 % – железные дороги, 6 % – внутренние судоходные пути. Более 180 тыс. чел., или 6 % от общей численности занятых в экономике республики, работает в транспортной системе [1].

Таким образом, транспортный комплекс страны имеет большой потенциал для увеличения своего вклада в общий объем ВВП и выступает важнейшим фактором, определяющим конкурентоспособность национальной экономики и ее территориальную целостность. В первую очередь, это относится к международным перевозкам и эксплуатации транспортных коридоров.

Выгодное экономико-географическое положение Республики Беларусь позволяет получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в том числе за счет осуществления транзитных перевозок по своим коммуникациям. Транспортные услуги представляют собой одну из основных статей экспорта услуг Республики Беларусь. Сегодня это не только перевозка грузов или пассажиров, но и любая операция, связанная с подготовкой и осуществлением перевозочного процесса. Географическая и технологическая доступность транспортных услуг определяет возможности территориального развития экономики и социальной сферы, а объем транспортных услуг во многом определяется состоянием экономики страны.

Несмотря на общую адаптацию транспорта к рыночным условиям, состояние транспортной системы Республики Беларусь в настоящее время нельзя считать оптимальным, а уровень ее развития – достаточным. В условиях действия неблагоприятных макроэкономических факторов доля транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг в 2019 году составила 41,7 %, что ниже аналогичного показателя 2018 года на 2,7 % [2].

В докладе «Об итогах работы транспортного комплекса Республики Беларусь за первое полугодие 2020 года» отмечено, что основные показатели деятельности транспортного комплекса сложились ниже уровня аналогичного периода прошлого года. По словам министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Алексея Авраменко, помимо неблагоприятных внешних факторов, которые начали оказывать влияние на структуру перевозок еще в прошлом году, начиная с марта 2020 года транспортная отрасль столкнулась с новым вызовом – серьезным падением спроса на транспортные услуги, вызванным пандемией. Валовая добавленная стоимость по транспортной деятельности за шесть месяцев составила 89,4 % к аналогичному периоду прошлого года (примерно 6 % ВВП республики). Относительно низкий показатель доли транспорта в структуре ВВП объясняется высокой ресурсоемкостью и энергоемкостью транспортной отрасли. Доля грузооборота составила 92,7 % к аналогичному уровню 2019 года, пассажирооборота – 71,6 %, экспорт транспортных услуг по предварительной оценке – 86,8 % [3].

В условиях воздействия неблагоприятных факторов работа отрасли должна быть нацелена на повышение объемов производства (работ, услуг), диверсификацию и привлечение дополнительных объемов перевозок грузов, наращивание экспорта товаров и услуг, снижение уровня затрат. Требуется внесение соответствующих корректировок в программные документы. Сохранению достигнутых результатов работы всех видов транспорта и их устойчивому развитию в будущем будут способствовать: обновление основных средств, эффективное использование имеющихся ресурсов, повышение качества и конкурентоспособности оказываемых услуг, активное использование информационно-коммуникационных технологий.

Таким образом, обеспечение экономической безопасности государства, его стабильное функционирование и развитие невозможно без эффективной работы транспортной отрасли. Транспорт способен существенно влиять на экономический рост и производительность труда. Устойчивое и эффективное его функционирование является необходимым условием стабилизации, подъема и структурной перестройки всей экономики страны, повышения уровня и качества жизни населения. Транспортный комплекс Республики Беларусь занимает исключительно важное место в жизнеобеспечении ее многоотраслевой экономики и реализации социальной политики государства.

В условиях развития конкурентной среды ни одна страна мира не способна контролировать риски собственной экономики, не имея сильных позиций в транспортной сфере.

Список литературы

- 1 Итоговая коллегия Министерства транспорта и коммуникаций [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://bamar.org/information/news/2019_02_08_96105/. – Дата доступа : 20.09.2020.
- 2 Транспорт в Республике Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/0da/0dad008c1d55c619c133e9cc81c03d4f.pdf>. – Дата доступа : 20.09.2020.
- 3 Минтранс рассказал об итогах работы за I полугодие 2020 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.belta.by/economics/view/mintrans-rasskazal-ob-itogah-raboty-za-i-polugodie-2020-goda-402485-2020/>. – Дата доступа : 19.09.2020.

УДК 657.22

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Затраты, их величина и структура являются важной составляющей такого комплексного понятия, как конкурентоспособность предприятия, продукции, услуги. От их уровня зависят финансовые результаты деятельности, темпы его расширенного воспроизводства, а также финансовое состояние в целом. Кроме того, показатели себестоимости служат основой для соизмерения расходов и доходов, т.е. прибыльности хозяйствующего субъекта. Теория и практика показывает, что ни одно управленческое решение нельзя осуществить без затрат.

Понятие «конкурентоспособность» является одним из базовых в современной экономике, под которым, как правило, понимается совокупность потребительских свойств конкретного товара (услуги), отличающих его от аналогичного товара (услуги) конкурента по степени соответствия конкретным общественным потребностям.

Рассматривая железнодорожную отрасль экономики, выделим одно из важных направлений ее деятельности – пассажирские перевозки. Пассажирские перевозки занимают особое место в работе железнодорожного транспорта, что обусловлено их значительным социально-экономическим назначением. Потребность населения в перевозках связана как с производственной деятельностью, так и с культурно-бытовой необходимостью. Поэтому железная дорога осуществляет важную работу по перемещению населения: к местам работы и учебы; к дачным участкам; к культурным центрам; к местам отдыха и восстановления здоровья.

И хотя в объеме перевозок Белорусской железной дороги на долю пассажирских перевозок приходится более 10 %, данному виду перевозок придается важное значение, учитывая социальную ориентацию экономики Республики Беларусь. Основная цель, которая ставится руководством железной дороги по выполнению пассажирских перевозок – полностью обеспечить все потребности населения в перевозках, предоставляя скорость и комфорт.

Себестоимость пассажирских перевозок в течение шести лет превышает себестоимость грузовых перевозок более чем в три раза. Можно предположить, что данное соотношение не будет изменяться и в дальнейшем, а даже возможно предположить его рост, так как изменения себестоимости грузовых перевозок будут не столь значительным, чем себестоимости пассажирских перевозок. Превышение себестоимости пассажирских перевозок над грузовыми, как показал исторический обзор, является экономической реальностью для всех железных дорог бывшего СНГ. Говоря об уровне затрат, нельзя однозначно утверждать, что высокие затраты являются признаком неэффективного и неконкурентоспособного предприятия, а увеличение определенного вида затрат не является признаком бесхозяйственности. Затраты в той степени повышают конкурентоспособность предприятия, в которой они ведут к улучшению финансовых показателей его деятельности и дают возможность улучшить его рыночную репутацию.

Несомненно, конкурентоспособность предоставляемых услуг находится в прямой зависимости от размеров и структуры затрат, хотя затраты не единственный фактор, определяющий конкурентоспособность услуги. Оценивая показатели себестоимости пассажирских перевозок на железной до-