

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

УДК: 338.2

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ КАК УСЛОВИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Е. А. АПАНОВИЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Транспорт – это кровеносная система страны и ее экономики, обеспечивающая взаимодействие всех субъектов народнохозяйственного комплекса. Транспорт обеспечивает потребности народного хозяйства в перевозках людей и грузов, является связующим звеном между производителями и потребителями товаров, продукции, услуг, без которого функционирование рынка и рыночные отношения невозможны. На транспорте работает более 79 тысяч человек, стоимость основных производственных фондов 9,5 % от стоимости фондов страны, удельный вес в ВВП страны, по оценкам Белстата, в 2019 году был равен 5,9 %. Доля транспортных издержек в стоимости продукции, сельского хозяйства и промышленности равна 20–25 %, а в некоторых случаях достигает 35 % [1]. Поэтому нарушения в работе транспортного комплекса могут привести к весьма негативным последствиям в области экономической безопасности страны. Целью статьи является раскрыть транспортную безопасность как условие обеспечения экономической безопасности.

В Республике Беларусь железнодорожный транспорт занимает одну из ведущих составных частей транспортной инфраструктуры национальной экономики, которая играет важную роль для обеспечения хозяйственных связей.

В современных условиях реформирования экономики, формирования новых хозяйственных связей постоянная работа железнодорожного транспорта важна и считается одним из главных факторов стабилизации социально-экономического положения в стране и обеспечения её экономической безопасности. Например, доля железных дорог в системе транспорта общего пользования по грузообороту равняется 36,8 %. Доля железнодорожного транспорта в общем объеме пассажирооборота составляет 22,7 %. Осуществляя такие количества грузовых и пассажирских перевозок, железнодорожный транспорт играет роль одного из стабилизаторов социально-экономического положения в стране [1].

Учитывая вышеизложенное, необходимо выделить транспортную составляющую и её важнейшего элемента, а именно железнодорожного транспорта как самостоятельного блока в общей системе национальной безопасности в сфере экономики. Положительные изменения в экономике страны требуют нормального развития транспортной системы, что в связи с железнодорожной отраслью предполагает налаженную работу железных дорог, высокое качество и доступность оказываемых услуг, снижение народнохозяйственных совокупных затрат на перевозки пассажиров и грузов, удовлетворение платежеспособного спроса. Решение данных задач обеспечивает транспортную составляющую национальной экономической безопасности. Внутриотраслевые ограничения, которые снижают эффективность работы железнодорожного транспорта, выступают в этих условиях в качестве угроз экономической безопасности. Рассмотрим их для более глубокого понимания данной проблемы:

1 Достаточно большие производственные и логистические издержки отечественных закупочных, промышленных и сбытовых предприятий и организаций. Эти издержки по отдельным номенклатурам товаров в 3–7 раз выше мирового уровня.

2 Традиционное отставание сферы обращения от производства, что особенно характерно для сферы торговли. В бывшем Советском Союзе в торговле ручным трудом было занято 70 % ее работников, погрузочно-разгрузочные работы были механизированы на 20–30 %, операции по расчету с потребителями – на 30 %, по продаже товаров – на 3–5 %. В настоящее время, за исключением

операций по расчету и продаже, эти показатели не улучшились по причине децентрализации торговли ряда товаров, особенно увеличились затраты на их транспортировку в связи с уменьшением величины отправки грузов и применением автомобилей небольшой грузоподъемности, включая легковые, для транспортировки на достаточно большие расстояния.

3 Отставание от современных методов системы распределения продукции, когда ее сбытом занимается множество посреднических структур, увеличивая при этом транзакционные издержки. В результате первоначальная цена продукции может увеличиваться вдвое.

4 Недостаточное количество организованных торговых рынков на крупно- и среднеоптовом уровнях и их слабое техническое оснащение, включая средства механизации.

5 Отставание в развитии и применении современных средств связи и компьютерной техники по сравнению с экономически развитыми странами.

6 Недостаточный уровень развития транспортной инфраструктуры, особенно автодорог и автодорожного сервиса. В США среднесуточная скорость доставки продукции при выполнении международных перевозок составляет 1200–1400 км/сут, а в странах СНГ – 350–380 км/сут. Среднесуточная же скорость доставки грузов железнодорожным транспортом общего пользования Беларуси повагонной отправкой составляет немногим более 100 км/сут, а нормативная в международном сообщении – 200 км/сут (в бывшем Советском Союзе эта скорость была равна 330 км/сут). Скорость доставки грузов снижается из-за длительного их хранения на терминалах отправления и прибытия, а также на попутных станциях. По причине больших порожних пробегов автотранспортных средств тарифные ставки увеличиваются в 1,5–2 раза, что отражается на росте цены перевозимой продукции.

7 Большая степень физического и морального износа перевозочных средств транспорта общего пользования (более 75 %), а также железнодорожных и автомобильных мостов, части путепроводов.

8 Износ и недостаток складов, низкий уровень развития производственно-технической базы складского хозяйства. В частности, большинство оптовых предприятий имеют небольшие складские площади, а следовательно, и низкую эффективность. Более 30 % основных фондов складских помещений физически и морально устарели и нуждаются в обновлении. На железнодорожном транспорте таких крытых складов более 70 %. Низок уровень механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных работ на складах оптовой торговли. Индивидуальные предприниматели не пользуются современными складами для хранения своих товаров из-за их отсутствия и свои товары хранят во всевозможных помещениях (гаражах, квартирах и т. п.), которые не приспособлены для этого, где применяется только ручной труд с использованием всевозможных тележек. В этих условиях необходимо создавать современные логистические центры как для оптовых и розничных торговцев, так и на транспорте общего пользования. Для этого должны использоваться инвестиции отечественных частных лиц, фирм и т. п., которым и должны принадлежать склады с их производственно-технической базой.

9 Недостаточное развитие промышленности по изготовлению современных видов тары и упаковки. По причине недостаточного обеспечения тарой и упаковкой, ее плохого качества в Беларуси теряется около 30 % фруктов и овощей, около 3,5 % мороженой рыбы.

Результаты анализа бухгалтерской отчетности Белорусской железной дороги показывают, что деятельность недостаточно рентабельна и на протяжении длительного периода времени отрасль является должником.

Для улучшения работы железнодорожного транспорта требуется: создавать условия для равного доступа пользователей к инфраструктуре железнодорожно-транспортных услуг; разделять на железнодорожном транспорте функции государственного регулирования и хозяйственного управления;

сформировать единую транспортно-логистическую систему Республики Беларусь на основе существующей транспортной системы и создать мультимодальные транспортно-логистические центры и мультимодальные терминальные комплексы [2, с. 58].

Список литературы

1 Транспорт [Электронный ресурс] / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. belstat.gov.by. – 2020. – Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/>. – Дата доступа: 17.09.2020.

2 Еловой, И. А. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь : учеб.-метод. пособие / И. А. Еловой, В. В. Ясинский. – Гомель : БелГУТ, 2007. – 155 с.