

Д.М. Миколайчук
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ВЛИЯНИЕ ГАЗОТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ СТРАНЫ

Доклад затрагивает вопросы взаимосвязи газотранспортного комплекса страны с другими отраслями экономики, а также возможный перечень показателей и направления оценки экономической безопасности страны и транспортного комплекса.

Стабильная работа всех видов транспорта является неотъемлемым условием экономики России. Однако, переход к рыночным отношениям, значительное изменение форм собственности в связи с поспешным проведением не всегда обоснованной приватизации на транспорте при фактическом отсутствии государственного регулирования экономических процессов, бесконтрольности иностранных инвестиций привели к существенному ухудшению экономической безопасности транспорта. Положение усугубляется резким сокращением доходов транспортных предприятий вследствие падения объемов перевозок, кризисом неплатежей, предельным износом основных производственных фондов, ухудшением социальных условий работников транспорта.

В этих условиях, в рамках национальной безопасности России, закономерно выделяется *проблема экономической безопасности отечественной транспортной системы*. Она может быть решена при создании условий для поддержания такого уровня развития транспорта, который позволит удовлетворять жизненно важные потребности экономики и населения в перевозках и обеспечить его готовность к работе в чрезвычайных ситуациях. При этом важно противостоять внутренним и внешним угрозам, снижающим экономическую безопасность транспорта.

Состояние транспорта, отвечающее требованиям экономической безопасности, должно характеризоваться набором определенных ключевых ресурсов и результирующих показателей – индикаторов стабильности, за пределами пороговых значений которых система теряет способность обеспечения функционирования экономики страны.

Топливо-энергетический комплекс России – это системообразующая отрасль российской экономики, которая обеспечивает жизнедеятельность страны, поставляя энергию, тепло и топливо промышленным и гражданским потребителям. Это большая сложная система взаимосвязанных отраслей, включающая в себя нефтяную, газовую, угольную отрасли, а также электроэнергетику и ряд других отраслей.

По уровню потребления ресурсов Россия в 2–3 раза превышает ведущие страны мира. В связи с этим особо остро стоит вопрос эффективного ресурсопотребления перед отечественной нефтегазовой отраслью, составляющей основу топливо-энергетического комплекса нашей страны. Это также подтверждает необходимость оценки степени экономической безопасности и влияния на экономику страны нефтегазовой отрасли и трубопроводного транспорта.

По мнению ряда авторов, рекомендуется оценивать экономическую безопасность транспорта по следующим показателям:

– *транспортоемкость валового внутреннего продукта*, измеряемый в приведенных т-км на рубль ВВП. Это сложный интегрированный показатель, зависящий от изменения темпов перевозочной работы и состояния экономики транспорта и народного хозяйства.

– *степень износа и старения основных производственных фондов*, измеряемая процентом износа, является также одним из основных показателей-индикаторов экономической безопасности функционирования транспорта. Нормальное состояние основных производственных фондов, по экспертной оценке, должно характеризоваться

степенью износа не более 30–40%, что обеспечивает расширенное воспроизводство транспорта.

– *уровень инвестиций в развитие транспорта*, измеряемый в процентах от общего объема инвестиций на развитие экономики страны, является показателем – индикатором, определяющим развитие производственных фондов, а также устойчивость работы транспортных сооружений и навигационных систем.

– *уровень импорта технических средств транспорта*, узлов и запасных частей к ним в процентах от общего количества поставляемых транспортных технических средств, влияет на обеспечение устойчивости работы транспорта, особенно в переходный период.

– *уровень выделяемых средств на развитие научного потенциала транспорта* определяется как доля от доходов транспорта или от размера выделяемых средств на науку в целом по стране (возможно в процентах от ВВП).

– *уровень деятельности зарубежных экспедиторских фирм на российском рынке*, измеряемый в процентах от общего объема перевозочной работы в международном сообщении, характеризует распределение этой работы между отечественными и зарубежными перевозчиками.

– *ущерб транспорта страны из-за переключения перевозочной работы* с транспортных магистралей страны на зарубежные транспортные коммуникации или потери возможных транзитных перевозок.

По мнению автора, следует выделять два направления оценки экономической безопасности:

– определение показателей экономической безопасности предприятий того или иного вида транспорта по сравнению с другими, транспортной отрасли в целом по сравнению с зарубежными конкурентами;

– оценка экономической безопасности конкретного транспортного предприятия в сравнении с предприятиями-конкурентами в рамках как одного, так и смежных видов транспорта, действующими в одной географической области или обслуживающих конкурентные грузопотоки.

При этом можно отметить три группы показателей, характеризующих экономическую безопасность транспорта:

– критерий экономической безопасности, характеризующий способность отрасли в целом или отдельных её предприятий выполнять перевозки, удовлетворяя тем самым соответствующие потребности обслуживаемых национальных отраслей экономики и населения;

– критерий, характеризующий финансово-экономическую сторону деятельности предприятий отрасли и их финансовую устойчивость и безопасность;

– критерий, оценивающий способность транспортной отрасли (или отдельного её предприятия) сохранять устойчивость функционирования в рамках обеспечения всего транспортного процесса, противодействовать различным факторам и угрозам разрушительного характера, приводящим к нарушению и снижению устойчивого функционирования.

Очевидно, что данные критерии будут иметь вид безразмерных величин (индексов, результатов балльной или рейтинговой оценки), в связи с чем представляется возможным и необходимым введение удельных весов для каждого из критериев, отражающих степень важности и влияние каждого критерия на итоговое значение экономической безопасности.

Следует отметить, что итоговая оценка экономической безопасности в данном случае будет представлять собой число, являющееся результатом свертки большого количества различных критериев. Данный итог можно использовать для сравнительной оценки экономической безопасности нескольких предприятий, а также при представлении динамики изменения показателя экономической безопасности в течение определенного периода времени.

Таким образом, итоговые значения оценки экономической безопасности отрасли или предприятия позволят показать общее направление изменений на транспорте или в рамках отдельно взятой компании – повышается уровень её безопасности и, соответственно, конкурентоспособность, или наоборот.

А.О. Ничипорук, С.В. Костров
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИМЕНЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО- ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ И ЭКСПЛУАТАЦИИ СКОРОСТНОГО ФЛОТА

В докладе рассмотрены задачи, поставленные Транспортной стратегией РФ до 2030 года, а также возможности применения механизмов государственно-частного партнерства для их выполнения в сфере строительства и эксплуатации скоростного флота.

Достижение высокой коммерческой скорости доставки товаров точно в срок (до 1400 км/сутки – это уровень движения грузовых потоков, достигнутый в зарубежных странах. В Российской Федерации он составляет в среднем 700 км/сутки), ритмичности их перевозки «от двери до двери» на уровне лучших мировых достижений необходимо для снижения издержек обращения товаров, выражающихся в больших объемах оборотных фондов, а также в значительных суммах кредитования товаров в пути и на складе. В морских портах и пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, а также во всей терминальной сети необходимо обеспечить снижение времени обработки партий грузов до уровня лучших мировых достижений.

Существующий традиционный флот, особенно речной, в условиях отсутствия круглогодичного использования имеет сроки окупаемости, сравнимые со сроком службы таких судов, что снижает эффективность перевозок водным транспортом и повышает его эффективность. В условиях тотальной изношенности флота повышение эффективности возможно только лишь за счет повышения тарифов, что входит в противоречие с принципами транспортной политики. Водный транспорт не только становится неконкурентным при существующих скоростях, но и перестает вписываться в мультимодальные и интермодальные логистические цепи и сети.

В рамках государственно-частного партнерства созданы программы развития высокоскоростных магистралей на различных видах транспорта – федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)», «План мероприятий по реализации в 2008–2015 года Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года», ФЦП «Развитие гражданской морской техники», «Стратегия развития морской деятельности в РФ до 2030 года», ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и до 2015 года», муниципальные целевые программы (городские целевые программы развития наземного пассажирского транспорта, региональные программы развития транспортного комплекса и социально-экономического развития областей в отрасли транспорта). В Нижегородской области это областная целевая программа «Развитие городского и пригородного транспорта на территории Нижегородской области на 2009–2011 годы», «Стратегия развития строительного комплекса Нижегородской области до 2020 года» (раздел IV – «Стратегическое прогнозирование развития транспортных коммуникаций»), «Стратегия социально-экономического развития Приволжского федерального округа до 2020 года» и др.