

ЭКОНОМИКА

УДК 346.548 (075.8)

DOI: 10.21779/2500-1930-2023-38-1-7-14

Н.Г. Гаджиев¹, С.А. Коноваленко², М.Н. Трофимов²

Роль транспортной составляющей в экономической безопасности государства

¹ Дагестанский государственный университет; Россия, 367000, г. Махачкала; ул. М. Гаджиева, 43а; nazirhan55@mail.ru;

² Рязанский филиал Московского университета МВД России им. В.Я. Кикотя; Россия, 390043, г. Рязань, 1-я Красная ул., 18; sergejkonovalenko26@gmail.com

Транспорт обеспечивает потребности экономики в перевозках грузов и людей, ускоряет товарооборот внутри государства и регионов, формирует логистические процессы снабжения необходимыми ресурсами производственных и технологических объектов экономики.

Проблемы в деятельности предприятий транспортного комплекса приводят к негативным последствиям в целом для экономической безопасности страны, к порче товаров и продукции, создают производственные простои, перебои в реализации экспортимых товаров. В этой связи следует отметить высокую актуальность исследования проблем развития транспорта с позиции как ведущей инфраструктуры экономики, так и составляющей экономической безопасности государства.

На основе исследования статистических данных авторами определены основные направления экономической безопасности транспорта, в т. ч. железнодорожного. Систематизированы угрозы безопасности в транспортной системе страны в целом и определены пути их профилактики. Особое внимание в статье уделено анализу и оценке состояния экономической преступности в транспортном комплексе.

Ключевые слова: транспортный комплекс, транспортная безопасность, угрозы безопасности, экономическая безопасность.

Транспортный комплекс – это многофункциональная сфера, объединяющая все виды грузового и пассажирского транспорта: железнодорожный, автомобильный, морской, речной, трубопроводный, воздушный, промышленный и городской. В сфере транспорта занято около 2 млн рабочих и служащих; грузооборот транспорта за январь – сентябрь 2021 г. составил 570,5 млрд т-км. Структура экспорта транспортных услуг по видам транспорта за первое полугодие 2021 года представлена на следующем рисунке.

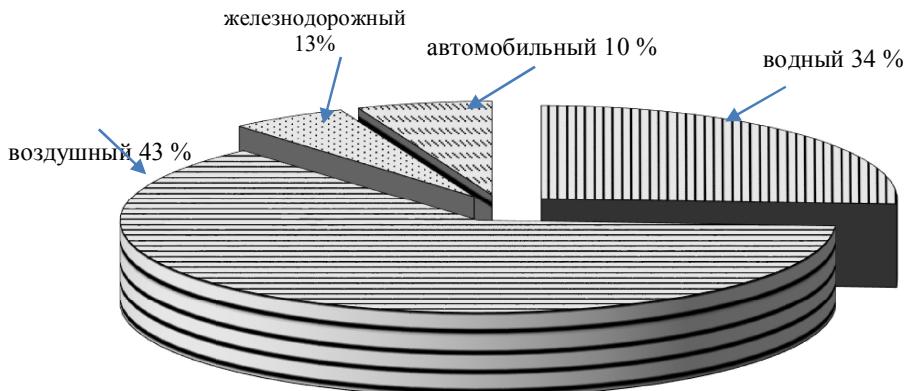


Рис. Структура экспорта транспортных услуг по видам транспорта в I полугодии 2021 г.

Таким образом, за анализируемый период структура экспорта транспортных услуг по видам транспорта составляет: воздушный транспорт – 43 %; железнодорожный транспорт – 13 %; автомобильный транспорт – 10 %; водный транспорт – 34 %.

Железнодорожный транспорт России является монопольной частью транспортной инфраструктуры народного хозяйства страны. Он находится под контролем государства (государство – основной акционер РЖД) и имеет приоритетное значение для формирования и обеспечения реализации договорных отношений в экономике, перевозки большей части грузов и людей. В условиях экономических санкций, кризисов и рецессии экономики железнодорожный транспорт обеспечивает повышение деловой активности и рост товарооборота; вложения в данную сферу приводят к мультиплектичному эффекту роста в смежных отраслях: машиностроении, торговле, тяжелой промышленности и т. д.

Статистические данные показывают, что удельный вес железных дорог в системе транспортного сообщения по грузообороту составляет около 40 %. Трансферальное ценообразование перевозок железнодорожного транспорта в России регулируется государством, тем самым обеспечивается возможность перераспределения транспортных издержек между регионами в зависимости от их уровня социально-экономического развития. В итоговом объеме пассажирооборота удельный вес железнодорожного транспорта составляет около 40 %. В этой связи контроль за ценообразованием естественного монополиста, а также за финансово-выми операциями дочерних фирм и посредников приобретает первостепенное значение в обеспечении экономической безопасности данной сферы [2].

В то же время важное отличие транспортного комплекса России от транспортных комплексов большинства стран мира заключается в определяющей роли магистральных железных дорог в снабжении ресурсами реального сектора экономики и его монопольном положении для обеспечения непрерывного товарного кругооборота [3].

На основе изучения и обобщения специальной литературы по исследуемой проблеме можно выделить следующие направления обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта:

1) организация государственно-частного партнерства в строительстве и обновлении железнодорожного транспорта и логистической инфраструктуры (по

принципу царской России, с доступом населения к софинансированию крупных национальных проектов в сфере транспортного сообщения);

2) усиление контроля за экономически обоснованным формированием железнодорожных тарифов грузовых и пассажирских перевозок;

3) интеграция российских магистральных железных дорог с сетью стран ближнего и дальнего зарубежья в рамках совместного освоения и развития территорий с высоким уровнем природного и торгового потенциала; осуществление совместных инфраструктурных проектов с зарубежными партнерами в рамках проектов нового Шелкового пути, освоения Дальнего Востока.

Относительно влияния железнодорожного транспорта на экономическую безопасность регионов и страны в целом можно сделать следующие выводы:

- железнодорожным транспортом осуществляется основной объем перевозок для реального сектора экономики;

- ряд отраслей применяют железнодорожный транспорт в качестве важнейшего базового перевозчика товарной продукции. Железнодорожный транспорт имеет стратегическое значение для обеспечения жизнедеятельности продовольственного и военно-промышленного комплексов;

- показатель фондоемкости транспортной продукции почти в 1,5 раза меньше, чем на автомобильном (без учета затрат на содержание дорог) и магистральном трубопроводном, в 2,1 раза меньше, чем на внутреннем водном, в 2,7 раза меньше, чем на воздушном транспорте. Все это свидетельствует о высокой экономической эффективности данного вида транспорта. Железнодорожная сеть России – одна из самых протяженных в мире [4];

- железнодорожный транспорт характеризуется более высокой инвестиционной привлекательностью по сравнению с другими видами транспорта.

Таким образом, железнодорожный транспорт обеспечивает непрерывное снабжение промышленности, повышение экономической эффективности использования ресурсов, сокращение удельных затрат в стоимости товарной продукции, рост подвижности и решение других социальных задач. В то же время неразвитость транспортного сообщения не позволяет выйти на траекторию устойчивого экономического роста [5].

Сегодня через призму базового законодательства о безопасности транспортная безопасность понимается как: 1) часть национальной безопасности; 2) состояние защищенности от всех внутренних и внешних угроз; 3) состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры от террористических актов и экстремистской деятельности; 4) один из элементов обеспечения экономической безопасности.

Транспортная безопасность – составная часть системы национальной безопасности, направленная на предотвращение (минимизацию) вреда здоровью и (или) жизни людей, ущерба имуществу и окружающей среде, экономического ущерба при транспортной деятельности посредством обеспечения устойчивого функционирования транспортного комплекса и его защищенности от актов незаконного вмешательства, технико-технологических угроз, угроз чрезвычайных происшествий природного и техногенного характера.

Соответственно объектом транспортной безопасности являются отношения, складывающиеся для обеспечения устойчивого функционирования транспортного комплекса и его защищенности от актов незаконного вмешательства,

технико-технологических угроз, угроз чрезвычайных происшествий природного и техногенного характера с целью предотвращения (минимизации) вреда здоровью и (или) жизни людей, ущерба имуществу и окружающей среде, экономического ущерба при транспортной деятельности.

В этой связи особую значимость приобретает определение видов угроз безопасности в транспортной системе страны, пути их преодоления и нейтрализации. Обобщение теории и практики в этой сфере позволяет выделить следующие виды угроз транспортной безопасности:

- угроза захвата объектов транспортной инфраструктуры (транспортных средств) или их критических элементов, установления над ними контроля силой, или угрозой применения силы, или путем использования любой другой формы запугивания;
- угроза размещения или попытки размещения на указанных объектах взрывных устройств (взрывчатых веществ);
- угроза поражения опасными веществами;
- возможность загрязнения объектов транспортной инфраструктуры опасными химическими, радиоактивными или биологическими агентами, угрожающими жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц;
- угроза блокирования, т. е. создание препятствий нормальной эксплуатации объектов;
- угроза хищения товарно-материальных ценностей.

Угрозы в сфере перевозочной деятельности. Оперативный анализ статистических данных по видам транспорта показал, что по абсолютному числу чрезвычайных происшествий железнодорожная отрасль является одним из наиболее безопасных видов российского транспорта. Но, хотя статистика свидетельствует о высокой надежности и безопасности железнодорожного транспорта страны, в транспортной сфере сегодня существует множество проблем:

1. *Рост внепротранспортных потерь от нарушений безопасности движения транспорта.* В число таких потерь входят: убытки, возникшие в результате необходимости медицинского лечения; расходы на восстановление дорожных знаков, поврежденных по вине участников дорожного движения и т. д.

2. *Физический износ транспортных средств.* Средний коэффициент износа основных фондов на железнодорожном транспорте увеличился с 0,336 % (1993 г.) до 0,602 % (2021 г.).

3. *Низкое качество основных фондов, выражющееся в моральном износе.* Моральный износ непосредственно связан с производительностью основных средств и их функциональностью. В России не рассчитывается коэффициент морального износа основных фондов, что, по нашему мнению, отрицательно влияет на систему оценки эффективности использования основных средств, величину внепротранспортных потерь и, как следствие, на безопасность транспортного комплекса. Определяющий фактор доминирующего сегодня в развитом мире уклада – микроэлектронные компоненты, а в качестве базы шестого технологического уклада выделяются вычислительная, оптоволоконная техника, программное обеспечение, телекоммуникации, роботостроение, информационные услуги, квантовые процессоры и т. д. В связи с этим недоиспользование преимуществ и компонентов данного технологического уклада приведет к технологическому отставанию транспортного комплекса от базовых отраслей промышленности в части

производительности труда, а значит, к неэффективности производства в будущем.

4. *Недостаточный объем новых форм финансирования инфраструктурных и инновационных проектов в сфере транспорта.* В частности, необходимо привлечение средств населения и частного бизнеса в совместные проекты логистического характера. Это возможно реализовать посредством организации венчурных площадок и государственных облигационных займов, приватизации отдельных объектов транспортной инфраструктуры [6].

5. *Состояние экономической преступности в транспортном комплексе.* Экономические преступления в транспортной сфере характеризуются высокой латентностью и значительными объемами ущерба государству и собственникам. В таблице 1 представлена статистика выявленных преступлений экономической направленности за 2021 год. Согласно представленным данным по ЦФО наибольшее количество экономических преступлений, подрывающих экономическую безопасность страны в транспортной сфере выявлено: в Москве (1-е место в регионе и 2-е место по России); в Московской области (3-е место в регионе и 6-е по России); в Смоленской области (2-е место в ЦФО и 4-е место по России).

Худшие показатели в ЦФО отмечаются во Владимирской, Тамбовской и Воронежской областях.

Таблица 1. Результаты оперативно-служебной деятельности подразделений ЭБиПК за январь-сентябрь 2020 года на транспортном комплексе [7]

Результаты подразделений ЭБиПК на приоритетных направлениях оперативно-служебной деятельности, 2021 год	Транспорт		
	Всего	Ранг с учетом штатного расписания	
		ЦФО	Россия
Белгородская обл.	6	8	42
Брянская обл.	10	7	9
Владimirская обл.	4	13	58
Воронежская обл.	0	18	72
Ивановская обл.	4	10	52
Калужская обл.	3	16	63
Костромская обл.	2	14	53
Курская обл.	4	12	55
Липецкая обл.	4	11	53
г. Москва	296	1	2
Московская обл.	120	3	6
Орловская обл.	15	4	9
Рязанская обл.	14	6	13
Смоленская обл.	28	2	4
Тамбовская обл.	0	17	2
Тверская обл.	5	9	49
Тульская обл.	4	5	62
Ярославская обл.	4	5	12

Угрозы в социальной сфере. Одно из обязательных условий эффективной работы такого сложного технологического комплекса, как транспорт, – кадровый потенциал отрасли. Важнейшая проблема – сокращение числа учебных заведений среднего профессионального образования (училищ, колледжей), готовящих инженерные и рабочие кадры для транспортного комплекса, а также общее состояние их материальной базы.

К социальным проблемам в сфере транспортного комплекса относятся также низкий уровень оплаты труда и существенная дифференциация доходов работников транспортной сферы в зависимости от видов транспорта.

Угрозы в финансовой сфере. Ключевой фактор, влияющий на финансовое положение отрасли, – убыточность пассажирских перевозок, прежде всего в сфере железнодорожного транспорта. В пригородном сообщении пассажиры оплачивают до 20 % стоимости проезда, 7–10 % покрываются региональными бюджетами, недостающая часть относится на убытки региональных подразделений РЖД.

Убыточность пассажирских перевозок ухудшает финансовое положение российского железнодорожного транспорта.

В качестве мер государственной поддержки железнодорожного транспорта можно назвать следующие:

- использование механизма государственных гарантий;
- разработка государственных нормативных документов по стратегическому и текущему тарифному регулированию, включая индексацию тарифов на среднесрочный и долгосрочный периоды;
- приобретение новых активов и технологий, в т. ч. с применением лизинговых схем;
- принятие государственной стратегии развития транспортных предприятий;
- создание единого реестра поставщиков продукции для нужд отрасли;
- субсидирование части кредитной ставки;
- предоставление инвестиционных налоговых кредитов по долгосрочным инновационным проектам в транспортной сфере;
- бюджетное финансирование проектов, эффект от реализации которых для отрасли ниже совокупных затрат.

Таким образом, по результатам исследования могут быть сделаны следующие выводы:

1. Транспорт – ведущая инфраструктурная сфера экономики. Развитие системы дорог и логистики создающий мощный импульс для развития производства, торговли, строительства и социальной сферы.

2. Транспортная безопасность – составная часть системы экономической безопасности, направленной на предотвращение (минимизацию) вреда здоровью и (или) жизни людей, ущерба имуществу и окружающей среде, экономического ущерба при транспортной деятельности.

3. Важное отличие транспортного комплекса России от транспортных комплексов большинства стран мира заключается в определяющей роли магистральных железных дорог в снабжении ресурсами реального сектора экономики и его монопольном положении для обеспечения непрерывного товарного кругооборота.

4. Экономические преступления в транспортной сфере характеризуются высокой латентностью и значительными объемами ущерба государству и соб-

ственникам. Согласно статистике за 9 месяцев 2020 года наибольшее количество экономических преступлений, подрывающих экономическую безопасность страны в транспортной сфере, выявлено: в Орловской области (1-е место в регионе и 1-е место по России); в Московской области (5-е место в регионе и 10-е по России); в Смоленской области (3-е место в ЦФО и 7-е место по России).

Худшие показатели в ЦФО отмечаются во Владимирской, Тамбовской и Воронежской областях.

5. Необходимо разработать эффективный механизм обеспечения экономической безопасности отрасли [8–10], включая разработку пороговых значений индикаторов, организацию мониторинга экономической ситуации и применение управляющих воздействий, нейтрализующих выявленные угрозы экономической безопасности транспортного комплекса.

Литература

1. *Козаев Н.Ш.* К вопросу об обеспечении транспортной безопасности уголовно-правовыми средствами // Транспортное право. 2014. № 4. – С. 20–23.
2. *Гаджиев Н.Г., Коноваленко С.А., Трофимов М.Н.* Угрозы в сфере обеспечения экономической безопасности государства. Пути их нейтрализации // Вестник Дагестанского государственного университета. Сер. 3: Общественные науки. 2022. Т. 37, вып. 1. – С. 7–19.
3. *Краснощек А.А.* Об экономической безопасности функционирования железнодорожного транспорта // Наука и техника транспорта. 2006. № 3. – С. 34–43.
4. *Дедова И.Н., Кожевников Г.И.* Финансово-экономическая безопасность транспортного предприятия // Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник. 2007. № 6. – С. 33–37.
5. *Гаджиев Н.Г., Алкычев А.М., Коноваленко С.А. и др.* Нейтрализация современных угроз в сфере обеспечения экономической безопасности России // Экономическая безопасность. 2022. Т. 5, № 2. – С. 433–456.
6. *Чеботарев В.В.* Проблемы экономической безопасности на железнодорожном транспорте // Бизнес в законе. 2009. № 5. – С. 369–370.
7. *Трофимов М.Н., Коноваленко С.А., Корнилович Р.А., Гаджиев Н.Г.* Эффективность финансового сектора как важнейшее условие обеспечения экономической безопасности государства // Экономика. Информатика. 2021. Т. 48, № 2. – С. 307–318.
8. *Гаджиев Н.Г., Киселева О.В., Скрипкина О.В. и др.* Экономическая безопасность России на современном этапе. – М.: Научно-издательский центр ИНФРА-М, 2022. – 233 с.
9. *Гаджиев Н.Г., Трофимов М.Н., Коноваленко С.А.* Особенности обеспечения экономической безопасности в секторах и отраслях экономики // Аudit. 2021. № 5. – С. 30–34.
10. Экономическая безопасность: учебник / по общ. ред. С.А. Коноваленко. – М.: ИНФРА-М, 2021. – 521 с.

Поступила в редакцию 16 февраля 2023 г.

UDC 346.548 (075.8)

DOI: 10.21779/2500-1930-2023-38-1-7-14

The Role of the Transport Component in the Economic Security of the State

N.G. Gadzhiev¹, S.A. Konovalenko², M.N. Trofimov²

¹ Dagestan State University; Russia, 367000, Makhachkala, M. Gadzhiev st., 43a; nazirhan55@mail.ru;

² Ryazan branch of Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.Y. Kikotya; Russia, 390043, Ryazan, 1st Krasnaya st., 18; sergejkonovalenko26@gmail.com

Transport meets the needs of the economy in the transportation of goods and people, accelerating trade turnover within the state and regions, forming the logistics processes aimed at supplying the necessary resources for the production and technological facilities of the economy.

Problems in the activities of transport complex enterprises negatively affect the economic security of the country as a whole, creating production downtime, interruption in the sale of the exported goods, leading to the goods and products damage. In this regard, the high relevance of the study of the problems of transport development from the position of both the leading infrastructure of the economy and the component of the economic security of the state should be noted.

Based on the study of the statistical data, the authors have identified the main directions of the transport economic security, railway transport inclusive. Security threat to the national transport system as a whole are systematized and the ways of their prevention are determined. Special attention is paid to the analysis and assessment of the state of the economic crimes in the transport complex.

Keywords: *transport complex, transport security, security threats, economic security.*

Received 16 February 2023