

## РИСКИ И РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАНЫ

*А. А. Бычкова*

*Институт экономики Уральского отделения Российской академии наук, Екатеринбург, Россия*

Статья подготовлена в соответствии с планом НИР ФГБУН ИЭ УрО РАН  
Лаборатории моделирования пространственного развития территорий на 2020 г.

Проведение мониторинга и анализа неблагоприятного развития в транспортной отрасли, железнодорожного вида транспорта в аспекте экономической безопасности территорий России является актуальной и неотъемлемой задачей. В статье рассматривается роль железнодорожного транспорта в формировании экономической безопасности страны, проведен анализ показателей железнодорожного транспорта в структуре грузо- и пассажирооборота. Выделены группы ж/д рисков, оказывающие негативное воздействие на развитие транспорта, следовательно, на стабильность развития экономики государства. Ключевой целью исследования является определение роли железнодорожного транспорта в экономической безопасности государства, выделение групп ж/д рисков, сдерживающих благоприятное, безопасное развитие. В процессе исследования использовались общенаучные методы (анализ, синтез, сравнение и комплексный подход). Рассматриваемые группы рисков, влияющие на экономическую безопасность, могут быть использованы при разработке антикризисных мер и корректировки стратегий.

**Ключевые слова:** *экономическая безопасность, железнодорожный транспорт, безопасность железной дороги, риски экономической безопасности.*

Транспортная система железной дороги страны обеспечивает транспортировку разных категорий товаров и населения по всей территории. Под экономической безопасностью понимается положение государства в условиях стабильного функционирования отраслей экономики и защищенности их от всесторонних угроз. Экономический рост и развитие территорий имеет зависимость от внешних и внутренних факторов. Элементы, обуславливающие потенциал устойчивого будущего национальной экономики, основываются на существовании ресурсных фондов, промышленных возможностей и т. д. Безопасность государственной экономики состоит из множества подструктур, в том числе ее составляющей является железнодорожный комплекс России.

Актуальность исследования функционирования железной дороги как элемента ограничений и барьера развития экономической безопасности страны подтверждается современными тенденциями, внешними и внутренними экономическими изменениями. Ключевой целью исследования является определение роли железнодорожного транспорта в экономической безопасности России, выделение групп ж/д рисков, сдерживающих благоприятное, безопасное развитие экономики государства, что необходимо для анализа возможного формирования промышленности в регионах страны.

В качестве основных задач исследования для достижения поставленной цели выступают следующие:

- обработка информации по деятельности железной дороги внутри страны;
- анализ данных внутреннего валового продукта;
- рассмотрение теоретической базы по данной проблеме;
- составление группы рисков на базе информации годовой отчетности ж/д предприятия, государственной статистики, а также выделение актуальных рисков на сегодняшний момент.

Полученные результаты могут быть рассмотрены в качестве теоретической основы принятия решений ответственными за разработку антикризисных мер и регулирования нормативной базы управления российской железной дорогой.

Гипотезой исследования выступают отдельные факторы, а именно неблагоприятные события, железнодорожные риски, которые воздействуют как ограничительные барьеры, способные сдерживать положительное развитие экономической безопасности страны. Проверка гипотезы подразумевает составление потенциальных групп рисков, представляющих ограничение для развития экономической безопасности.

Сохранение стабильного развития железных дорог приравнивается к сохранению национальной экономической безопасности, так как железнодорожные пути в стратегической политике страны выполняют промышленную и социально-экономическую роль, по мнению В. К. Сенчагова [13].

Нынешняя обстановка в стране диктует новое веяние, изменения в структуре настоящего и будущего управления российской железной дорогой [7. С. 49]. Обеспечение экономической безопасности данного вида транспорта способствует сохранению экономики государства, по этой причине необходимо провести исследование влияющих факторов. Транспортное стабильное развитие позволяет осуществлять грузоперевозки товаров и сырья промышленного, военного, медико-санитарного назначения, что отражается на производстве и благосостоянии социального положения в стране. Транспортировка социально значимых товаров для железной дороги является бесперебойным и важным назначением [9], транспортная система ж/д — незаменимый элемент при масштабных, крупных перевозках внутренних и внешних работах с поставщиками, заказчиками.

Теоретическая и практическая основа исследования экономической безопасности опирается на работы российских и иностранных ученых, специалистов и экспертов в данной сфере. Анализ безопасности экономики на уровне страны и макроэкономическом ведут авторы: В. К. Сенчагов [13], А. И. Татаркин [14], В. С. Загашвили, С. Лазуренко, Н. Гловацкая, Е. Бухвальд, Н. Маулл [15], С. Murdoch [16]. Также мнение в области обеспечения сохранности экономики железнодорожного транспорта изложили в своих работах: Т. Н. Агапова и И. С. Якшина [1], Р. А. Кожевников, Г. И. Кожевников, З. П. Межох, И. А. Епишкин, А. И. Фроловичев [7], Д. А. Мачерет, А. А. Мачерет [8], И. В. Бессонов, Е. Ю. Малкова, Л. О. Аникеева-Науменко, И. П. Акимова, О. А. Шпякина и др.

Отечественные экономисты рассматривают определение экономической безопасности с разных сторон; например, В. К. Сенчагов формулировал как «состояние экономики и институтов власти, при котором гарантированы защита национальных интересов, социальное развитие страны в целом, достаточный оборотный потенциал даже при наиболее неблагоприятных условиях развития внутренних и внешних процессов» [13]. Мышление А. И. Татаркина [14. С. 72] схоже с трактовкой В. К. Сенчагова: экономическая безопасность — это прежде всего состояние экономики

страны, которое позволяет защищать ее жизненно важные интересы.

В. С. Загашвили охарактеризовал экономическую национальную безопасность как состояние хозяйства, осуществление суверенитета, экономической силы и качества в условиях требований, участием в международной экономической структуре, как пространственно-силовая мирового хозяйства [См.: 4].

С. Лазуренко, Н. Гловацкая, Е. Бухвальд определили в качестве экономической безопасности решение первостепенных задач, связанных с устойчивостью и динамичностью развития страны, что влияет на качество жизни населения [См.: 2].

В зарубежных источниках Х. Маулл и С. Мурdoch рассматривают экономическую безопасность страны не как элемент развития или состояния, а как отсутствие потенциальной угрозы, способной привести изменения, «благосостояния народа, снижения уровня ценностей, ухудшение занятости граждан, инфляции» [16] и другие факторы, способные нанести вред «социально-политической системе» [15] страны.

И. В. Бессонов и Е. Ю. Малкова рассматривали экономическую безопасность ж/д транспорта как совокупность составных элементов, в том числе развитость и конкурентоспособность технологической базы. В качестве инструмента снижения затрат и динамичного развития, а также безопасности функционирования железной дороги предполагали использование инноваций [7. С. 88], как элемента развития социально-экономической составляющей функции предприятия.

В своих трудах З. П. Межох, И. А. Епишкин, А. И. Фроловичев описывали значимость РЖД как естественного монополиста на железнодорожном транспорте. В связи с обострением геополитической обстановки России на мировой арене перед предприятием стоит важная задача бесперебойного обеспечения грузооборота в стране [См.: 7. С. 221—223]. В связи с изменениями внутренней и внешней среды организации необходимо учитывать в своем развитии риски, сопровождающие ж/д и государство в целом. Авторы справедливо отмечают, что сбалансированное использование ресурсов железнодорожного транспорта является фактором экономической безопасности в сравнении с деятельностью других стран, под ресурсами они подразумевают трудовые ресурсы и капитал, которые необходимо регулировать в зависимости от спроса на рынке. В дополнение Л. О. Аникеева-Науменко выделяет дефицит ресурса грузовых вагонов как ключевого фактора

экономической безопасности [См.: 7. С. 70—73], она подчеркивает отсутствие универсальных вагонов, способных осуществлять перевозки больших объемов.

В качестве методологии современной оценки финансово-экономической безопасности железнодорожного транспорта Р. А. Кожевников, Г. И. Кожевников сформулировали алгоритм, позволяющий выявить первостепенные положения, которым следует уделять особое внимание; например, авторы считают, что финансовая составляющая результата деятельности предприятия «не может в полной мере обеспечить экономическую безопасность» [7. С. 49], основными проблемами стабильного функционирования железной дороги является «стагнация отечественных банковских структур» [Там же]. Однако существует необходимость управления платежеспособностью железнодорожного транспорта как инструментом повышения экономической безопасности, что актуально и на сегодняшний день [7. С. 65—68], И. П. Акимов и О. А. Шпякина подчеркивают важность регулирования денежных потоков.

Анализируя существующую теоретическую основу, можно отметить, что под экономической безопасностью железной дороги подразумевается совокупность значений: возможности экономики России к постоянному росту, процентное соотношение экспорта в ВВП, зависимость внутренних и внешних обязательств, уровень мониторинга государственных резервов, стабильность финансовой структуры, степень сопряжения с внешнеэкономическими факторами и т. д. [3].

В исследовании данной темы использованы методы статистической обработки информации, сопоставительный анализ. Сравнительный метод основных показателей функционирования РЖД позволит определить положительную или отрицательную тенденции рентабельности грузо- и пассажирооборотов. При помощи выявленных тенденций и общей информации о структуре деятельности транспортного предприятия можно определить основные отраслевые риски, воздействующие на экономическую безопасность.

Железная дорога — один из лидеров по размеру вклада в экономику России. ВВП за 2018 г. составил 104 629,6 млрд руб. (в текущих ценах) [10], при этом вклад РЖД в экономику страны составляет около 5,3% ВВП по результатам деятельности в 2018 г.<sup>1</sup>

Российские железные дороги играют важную роль в кадровом обеспечении [6]. По данным

<sup>1</sup> Официальный веб-портал ОАО «РЖД». Обзор компании ([https://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=62](https://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=62)).

за 2018 г., численность всех сотрудников составила 735 000 чел.

Железные дороги выполняют более 46% всего грузооборота (без учета трубопроводного транспорта — 87,4%) и более 24% всего пассажирооборота<sup>2</sup>.

#### Показатели железнодорожного транспорта в структуре грузо- и пассажирооборота страны, %\*

Показатель	2016	2017	2018
Доля в грузообороте	45,1	45,5	46,1
Доля в грузообороте без учета трубопроводного транспорта	86,6	86,9	87,4
Доля в пассажирообороте	22,8	22	24,4

\*Таблица составлена на основе материалов: [11].

Сбой или любая остановка в работе системы железных дорог могут привести к ухудшению экономики по всей территории страны, повысится уровень безработицы, снизится грузо- и пассажирооборот, следовательно, уменьшатся доходы от основной деятельности организации [5].

В рамках статьи не представляется возможным глобально рассмотреть и оценить разнообразные риски. В связи с этим с целью исследования проблемы необходимо изучить теоретическую часть групп транспортно-отраслевых рисков экономической безопасности:

— Риски транспортировочной функции предполагают уменьшение степени защищенности процесса перевозки, то есть выход из строя техники по причине материально-технического износа, а также минимизацию рентабельности предприятия и аппарата управления данного функционала. На сегодняшний день особенность такого риска сопряжена с материальными потерями как транспортного предприятия, так и заказчика. Поломка железнодорожных путей часто приводит к сходу состава с маршрута, причинами таких обстоятельств являются резкое торможение, превышение грузового объема, несвоевременный ремонт ж/д полотна, климатические перепады температуры.

— Неблагоприятные ситуации в социальном слое состоят в росте расхождения заработной платы на транспорте и в основных отраслях экономики, также нехватка мотивационного повышения работоспособности и несбалансированные различия оплаты труда сотрудников. Социальный риск возникает при реструктуризации кадрового

<sup>2</sup> Железнодорожный транспорт России: вызовы до 2025 года // Институт проблем естественных монополий ([http://www.ipem.ru/files/files/research/20190405\\_rail\\_2025\\_report.pdf](http://www.ipem.ru/files/files/research/20190405_rail_2025_report.pdf)).

состава на железнодорожном транспорте, трудовые условия и график труда сотрудников имеют отличия от других транспортных предприятий. Многие сотрудники работают по круглосуточному графику, по этой причине повышается риск дорожно-транспортных происшествий. В процессе следования по маршруту движения на сотрудников возлагается большая ответственность за качество и результат работы. Также российская железная дорога — это взаимосвязь всех служб, любой сбой сказывается на ее деятельности.

— Финансовые риски характеризуются снижением господдержки инвестиционных программ формирования транспорта, которые имеют государственное значение. Сокращение финансирования может носить временный характер, поскольку возникают государственные ситуации, требующие перераспределения инвестиционных потоков с целью поддержания экономики страны. Принятие основных управленческих решений в сфере экономики и финансов железнодорожного транспорта должно проводиться с учетом уровня финансового риска рассматриваемых проектов и структурных изменений. Так, в настоящее время ведутся работы по освоению новых транспортных путей, часть которых прокладывается с целью обеспечения полноценного доступа к портам Азово-Черноморского бассейна, линии Тобольск — Сургут — Коротчаево на север Урала, временное снижение финансирования может привести к замедлению строительства.

— Эпидемиологические риски — вызванные инфекцией, оказывающие угрозу жизни работников, такая ситуация ведет к вынужденному сокращению деятельности или полной остановке. Так, железная дорога является источником транспортировки жизненно важных продуктов и товаров, необходимых населению, предприятия приостанавливают перевозку пассажиров из-за рубежа, сокращают внутренние маршруты и ведут деятельность только по грузоперевозкам. Пандемия COVID-19 оказала влияние на деятельность железной дороги. Коронавирус существенно снизил перевозки грузов и пассажиропоток. С начала марта отменено более 130 рейсов внутри страны, практически полностью прекращено сообщение с Китаем, снижено сообщение с европейскими странами. По данным РЖД, с 21 марта число пассажиров, воспользовавшихся поездами РЖД, сократилось на 50% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Прогнозы главы РЖД О. Белозерова по грузоперевозкам — снижение на 1%, но уже в марте по факту снижение составило 5,5%. По прогнозам

InfraOne, потери различных отраслей в стране от эпидемии к 1 мая составят около 507 млрд руб., при этом потери транспортной отрасли примерно 50% — 230,3 млрд руб. По оценке InfraOne, железная дорога к 1 мая лишится 29,9 млрд руб. доходов. ИПЕМ оценивал потери железных дорог только за март в 13 млрд руб., из них 3 млрд приходится на ОАО РЖД, 10 млрд — на операторский сегмент [12]. Поэтому сектор железнодорожного транспорта — один из самых пострадавших от пандемии. Следует отметить, что в условиях эпидемий именно железнодорожный транспорт может стать альтернативой автомобильных грузоперевозок как более безопасный, способный своевременно доставить грузы на большие расстояния.

— Природно-климатические катастрофы могут локально остановить деятельность железной дороги до восстановления поврежденных участков, объектов организации. В связи с географическими особенностями страны возникают события, вызванные весенними паводками, сход селя, лесные пожары, землетрясения и иные обстоятельства. В настоящее время природно-естественный характер возникновения данной группы рисков ставит задачу высокой степени важности по их контролю и регулированию. Например, такие риски часто встречаются в регионах с большим количеством водных ресурсов; так, в Краснодарском крае в весенний период произошло вымывание почвы из-под железнодорожных путей, и сообщение было вынужденно приостановлено, сорваны сроки поставок грузов, железнодорожный транспорт понес материальные потери.

В условиях изменений социально-экономических положений в государстве стоит учитывать промышленные особенности регионов, поскольку ограничительные меры на железной дороге могут парализовать жизнедеятельность определенной местности.

Формируя единые нормы транспортного функционирования на всей территории страны, следует дифференцировать управленческие назначения каждого отдельно взятого хозяйственного субъекта (региона) в системе железнодорожного регулирования, согласно работе В. К. Сенчагова [13]. Стратегический подход разделения позволит данному виду транспорта сконцентрироваться на локальных угрозах и рисках местности, что благоприятно скажется на снижении социально-экономических проблем в целом по стране. Деятельность железнодорожного транспорта влияет на замедление или рост внутреннего валового продукта страны; принятие мер регулирования ситуационных изменений на железной дороге в регионах даст своевременную

возможность концентрирования усилий на развитии нескольких секторов экономики.

Таким образом, железнодорожный транспорт обеспечивает развитие промышленности, способствует экономическому росту страны, повышает возможность более полного использования природных ресурсов, способствует развитию регионов. Обеспечение экономической безопасности возможно только при условии стабильного функционирования транспортной сети. При этом следует учитывать, что существует множество рисков, препятствующих развитию железнодорожного транспорта, а следовательно, наносящих вред экономической безопасности страны. В процессе идентификации групп рисков и анализа показателей деятельности железной дороги как факторов, ограничивающих устойчивое развитие экономической безопасности государства, рекомендуется вести систематический анализ групп рисков с целью корректировок и дополнения их новыми, возникающими в процессе жизнедеятельности

организации. Комплекс мер регулирования экономической безопасности в транспортной системе должен основываться на объективной экспертной оценке направлений экономического развития, выявлении потенциальных рисков экономической безопасности, мониторинге фактических, ключевых результатов основных показателей деятельности и их критических данных. Особо важной задачей железнодорожного предприятия является своевременное проведение оперативного анализа данных от основных направлений [1], поскольку ухудшение обстановки может произойти в любой момент, упущенное мгновение может привести к критическим издержкам, что отразится на экономической безопасности.

В условиях рентабельного функционирования железнодорожного транспорта систематическая модернизация и внедрение инновационных программ транспортного развития подразумевают высокую вероятность устойчивой производительности, благоприятные процессы всей структуры экономической безопасности.

### Список литературы

1. Агапова Т. Н., Якшина И. С. Специфика и угрозы обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта // Транспортное дело России. 2011. № 6. С.187—191.
2. Антонов В. В. Сущность экономической безопасности как экономической категории // Вестник Чувашского университета. 2006. № 7. С. 501—507.
3. Бабкина Т. В., Бурава А. А., Трёмбач К. И. Специфика и взаимосвязь экономической безопасности и транспортного комплекса страны // Вестник евразийской науки. 2015. Т. 7, № 5 (30).
4. Буров В. Ю., Кислощаев П. А. Теоретические проблемы исследования категории «экономическая безопасность» // Вестник — экономист. Забайкальский государственный университет. 2011. № 2. С. 3—7.
5. Герасимов А. И. Системообразующие факторы и угрозы экономической безопасности железнодорожной отрасли России // Вопросы экономики и управления. 2020. № 1 (23). С. 4—7.
6. Египко М. А. Анализ развития транспортной системы Российской Федерации // Транспортное дело России. 2017. № 3. С. 73—75.
7. Кожевников Р. А., Соколова Ю. И., Межох З. П. [и др.]. Вклад в национальную экономическую безопасность // Труды III Международной научно-практической конференции. 2018. 364 с.
8. Мачерет Д. А., Мачерет А. А. Влияние рынка железнодорожных перевозок на национальную экономическую безопасность // Труды III Международной научно-практической конференции. 2018. С. 55—57.
9. Печникова В. В., Орлова Л. Д. Транспортная безопасность как условие обеспечения экономической безопасности // Научная идея. 2018. № 3(6).
10. Российский статистический ежегодник. 2019: стат. сб. / Росстат. М.: Росстат, 2019. 708 с.
11. Россия в цифрах. 2018: крат. стат. сб. / Росстат. М., 2018. 522 с.
12. Семашко Н. Транспорт движется сквозь карантин // Логистика. 2020. № 67.
13. Сенчагов В. К., Кожевников Р. А. Экономическая безопасность России: учеб.-метод. пособие. М.: Дело, 2005. 896 с.
14. Татаркин А. И. Мировой финансовый кризис и возможности реального сектора российской экономики // Экономическая наука современной России. 2010. № 1 (48). С. 52—72.
15. Maull H. Raw materials, energy and Western Security // Palgrave Macmillan UK. London, 1984. 413 p.
16. Murdoch C. Economic factors as objects security: Economics security & vulnerability // Economics issues & national security. Lawrence, 2012. 425 p.

### Сведения об авторе

**Бычкова Анна Андреевна** — младший научный сотрудник Лаборатории моделирования пространственного развития территорий Института экономики Уральского отделения Российской академии наук, Екатеринбург, Россия. [annaby4kova@yandex.ru](mailto:annaby4kova@yandex.ru)

---

*Bulletin of Chelyabinsk State University.*

2020. No. 6 (440). *Economic Sciences. Iss. 69. Pp. 232—237.*

## RISKS AND ROLE OF RAILWAY TRANSPORT IN THE COUNTRY'S ECONOMIC SECURITY

**A. A. Bychkova**

*Institute of Economics of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Yekaterinburg, Russia.*  
[annaby4kova@yandex.ru](mailto:annaby4kova@yandex.ru)

Monitoring and analysis of unfavorable development in the transport industry and rail transport in the aspect of economic security of the Russian territories are the urgent and integral tasks. The article examines the role of rail transport in shaping the economic security of the country, conducted an analysis of the indicators of rail transport in the structure of cargo and passenger turnover. Rail risk groups have been identified, which have a negative impact on transport development, hence stability of the state's economy. The key purpose of the study is to determine the role of rail transport in the economic security of the state, to identify groups of railway risks that constrain favorable, safe development. The study used general scientific (analysis, synthesis, comparison and comprehensive approaches) methods. The risk groups under consideration, which affect economic security, can be used in the development of anti-crisis measures and adjustments to strategies.

**Keywords:** *economic security, rail transport, rail safety, economic security risks.*

### References

1. Agapova T. N. (2011) *Transportnoye delo Rossii*, no. 6, pp. 187—191 [in Russ.].
2. Antonov V. V. (2006) *Vestnik Chuvashskogo universiteta*, no. 7, pp. 501—507 [in Russ.].
3. Babkina T. V., Buravova A. A., Trembach K. I. (2015) *Vestnik evrazijskoj nauki*, vol. 7, no. 5 (30) [in Russ.].
4. Burov V. Ju., Kisloshhaev P. A. (2011) *Vestnik — jekonomist. Zabajkal'skij gosudarstvennyj universitet*, no. 2, pp. 3—7 [in Russ.].
5. Gerasimov A. I. (2020) *Voprosy jekonomiki i upravlenija*, no. 1 (23), pp. 4—7 [in Russ.].
6. Egipko M. A. (2017) *Transportnoe delo Rossii*, no. 3, pp. 73—75 [in Russ.].
7. Kozhevnikov R. A., Sokolova Ju. I., Mezhoz Z. P. [et al.]. (2018) *Trudy III Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii*. 364 p. [in Russ.].
8. Macheret D. A., Macheret A. A. (2018) *Trudy III Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii*. Pp. 55—57 [in Russ.].
9. Pechnikova V. V., Orlova L. D. (2018) *Nauchnaja ideja*, no. 3 (6) [in Russ.].
10. Rossijskij statističeskij ezhegodnik 2019 [Russian statistical yearbook. 2019] (2019). Moscow, Rosstat. 708 p. [in Russ.].
11. (2018) *Rossija v cifrah. 2018* [Russia in numbers. 2018]. Moscow, Rosstat. 522 p. [in Russ.].
12. Semashko N. (2020) *Logistika*, no. 67 [in Russ.].
13. Senchagov V. K., Kozhevnikov R. A. (2005) *Jekonomičeskaja bezopasnost' Rossii* [Russia's economic security]. Moscow, Delo. 896 p. [in Russ.].
14. Tatarkin A. I. (2010) *Jekonomičeskaja nauka sovremennoj Rossii*, no. 1 (48), pp. 52—72 [in Russ.].
15. Maull H. (1984) Palgrave Macmillan UK. London. 413 p.
16. Murdoch C. (2012) *Economics issues & national security*. Lawrence. 425 p.