

V.V. Pogodina, A.M. Aristov

THE ANALYSIS OF ECONOMIC SECURITY AT ROAD TRANSPORT INDUSTRY ENTERPRISES

Vera Pogodina – Professor at the Department of Economics and Enterprises Management, Saint-Petersburg State University of Economics, Doctor of Economics, Full Professor, Saint-Petersburg; **e-mail: dekanat205@yandex.ru.**

Aleksander Aristov – Senior Lecturer at the Department of Economics and Enterprises Management, Saint-Petersburg State University of Economics, PhD in Economics, Saint-Petersburg; **e-mail: dekanat205@yandex.ru.**

The relevance of the research of economic security issues as one of the main trends of contemporary strategy of developing and raising competitiveness of road transport enterprises has been justified by the current development of the road transport services market. Meeting challenges of economic security of road transport enterprises becomes increasingly relevant due to economic instability in the country as well as global economic volatility, sanctions against Russia imposed by a number of states, devaluation of national currency etc. The present research is aimed at revealing and structuring the most relevant issues of economic security at road transport industry enterprises in the Russian Federation.

The article contains results of the analysis which made it possible to reveal and structure the most significant matters of economic security at road transport industry enterprises in the Russian Federation. And the matters revealed have been classified, thoroughly analyzed with the level of their impact on economic security being evaluated.

In the course of the study the authors have used such scientific methods as comparative analysis, classification, reasoning. Statistical data processing have been carried out with the use of tabular procedure and graphical method.

Keywords: road transport; road transport services market; freight traffic; management; economic security issues at road transport industry enterprises in the Russian Federation.

В.В. Погодина, А.М. Аристов

АНАЛИЗ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Вера Владимировна Погодина – профессор кафедры экономики и управления предприятиями ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», доктор экономических наук, профессор, г. Санкт-Петербург; **e-mail: dekanat205@yandex.ru.**

Александр Михайлович Аристов – старший преподаватель кафедры экономики и управления предприятиями ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», кандидат экономических наук, г. Санкт-Петербург; **e-mail: dekanat205@yandex.ru.**

Актуальность исследования проблем экономической безопасности как одного из основных направлений современной стратегии развития и повышения конкурентоспособности автотранспортных предприятий обосновывается текущим развитием рынка автотранспортных услуг. Решение проблем экономической безопасности автотранспортных предприятий становится все более актуальным в связи с экономической нестабильностью в стране и мире, санкциями против Российской Федерации со стороны других государств, снижением курса рубля и др. Целью исследования является выявление и структурирование наиболее актуальных проблем экономической безопасности на предприятиях автотранспортной отрасли в Российской Федерации.

Статья содержит результаты анализа, позволившего выявить и структурировать наиболее значимые проблемы экономической безопасности предприятий автотранспортной отрасли в Российской Федерации. При этом проблемы систематизированы и подробно

рассмотрены, оценена степень их влияния на экономическую безопасность.

В ходе анализа авторы использовали такие научные методы, как сравнительный анализ, классификация, прием аргументирования. Обработка статистических данных осуществлялась с применением табличных и графических методов.

Ключевые слова: автомобильный транспорт; рынок автотранспортных услуг; грузо-вые перевозки; менеджмент; проблемы экономической безопасности.

Анализ и систематизация различных научных публикаций, затрагивающих проблемы управления экономической безопасностью автотранспортных предприятий [5; 10; 14], изучение законодательных и нормативных правовых актов в области автомобильных перевозок [1; 2], а также собственные исследования [4] позволили выделить, на наш взгляд, наиболее актуальные проблемы управления экономической безопасностью на предприятиях автотранспортной отрасли Российской Федерации.

1. Несоблюдение сроков доставки грузов. Известно, что рыночная экономика характеризуется конкурентной борьбой, поэтому проблема своевременности доставки грузов определенно стала для автотранспортных предприятий наиболее актуальной. Ведь доставка продукции «точно в срок» является значимым показателем качества транспортной услуги, так как нарушение времени доставки грузов не только влечет за собой выплату штрафов предприятием, но и снижает доверие клиентов к данной организации. Данное обстоятельство может негативно отразит-

ся на экономической безопасности автотранспортной организации.

Характерной особенностью автомобильного транспорта является скорость доставки грузов, которая уступает лишь воздушному [6]. К сожалению, в последние годы наблюдается увеличение нарушений сроков доставки грузов, что связано с ростом количества автотранспорта в городах России. Особенно это заметно при эксплуатации автомобиля в центральных районах городов. На рис. 1 приведены данные о количестве автомобильного транспорта в Российской Федерации [11; 12].

Анализ показал (см. рис. 1), что в последнее время наблюдается значительный рост парка автомобилей: с 25 млн ед. в 2000 г. до 48 млн ед. в 2013 г., что способствует падению средней скорости движения по городу. Так, в 1990 г. средняя скорость движения автотранспорта в Москве составляла 28,6 км [8]. В 2016 г., по данным Яндекса, средняя скорость в часы пик в Санкт-Петербурге и Москве составляет 10–15 км/ч. [3].

Одной из характерных проблем Рос-

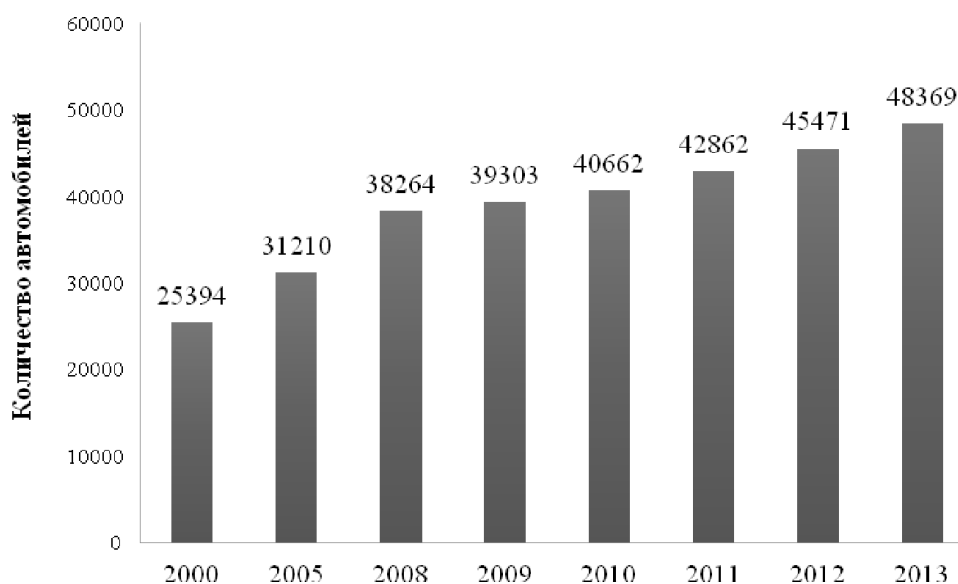


Рис. 1. Количество автомобильного транспорта в Российской Федерации

сии является опережение темпов роста количества автомобилей над развитием дорожной сети. Так, в Российской Федерации плотность автомобильных дорог на 1 тыс. кв. км территории составляет в среднем 54,2 км. В Норвегии данный показатель составляет 290,8 км, в Китае – 441, 4 км, во Франции – 1909,7 км дорог, что превышает российские показатели в 5–35 раз [12].

2. *Нарушение сохранности груза при доставке.* Известно, что одним из основных условий при транспортировке является сохранность грузов. Согласно «Уставу автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» перевозчик несет ответственность за сохранность груза с момента принятия его для перевозки и до момента выдачи грузополучателю или уполномоченному им лицу [1]. За нарушение сохранности груза перевозчик возмещает ущерб, что негативно может повлиять на экономическую безопасность автотранспортного предприятия.

Кроме того, перевозимый груз зачастую подвергается серьезному риску из-за опасных дорожно-транспортных ситуаций на дорогах, приводящих в итоге к потере и порче грузов в процессе транспортировки (рис. 2) [9].

Анализ данных рис. 2 указывает на то, что численность ДТП в Российской Феде-

рации остается на высоком уровне, хотя за последние годы наблюдается положительная динамика снижения их количества.

3. *Несоответствие цены и качества транспортной услуги.* В настоящее время на российском рынке транспортных услуг функционируют множество предприятий, которые предоставляют различного рода транспортные и логистические услуги. Так, за период с 1998 по 2014 г. количество организаций, осуществляющих транспортную деятельность, возросло в 5,4 раз (с 50 тыс. в 1998 г. до 270,3 тыс. в 2014 г.) [9], а объем реализованных транспортных услуг за период с 1995 по 2014 г. увеличился в 43,4 раза (с 31,67 млрд руб. в 1995 г. до 1,376 трлн руб. в 2014 г.) [7]. Стоит отметить, что заметный рост объема реализованных услуг произошел, в основном, за счет увеличения их стоимости (рис. 3 и 4) [7; 13]. При этом качество оказываемых услуг остается недостаточно высоким.

Анализируя данные рис. 3 и 4, можно сделать вывод, что, ведя такую политику, автотранспортные организации пытаются поддерживать свой уровень доходов, однако в последующем экономическая безопасность таких предприятий может находиться под угрозой.

Кроме того, главной задачей некоторых предприятий зачастую становится получение прибыли в короткие сроки.

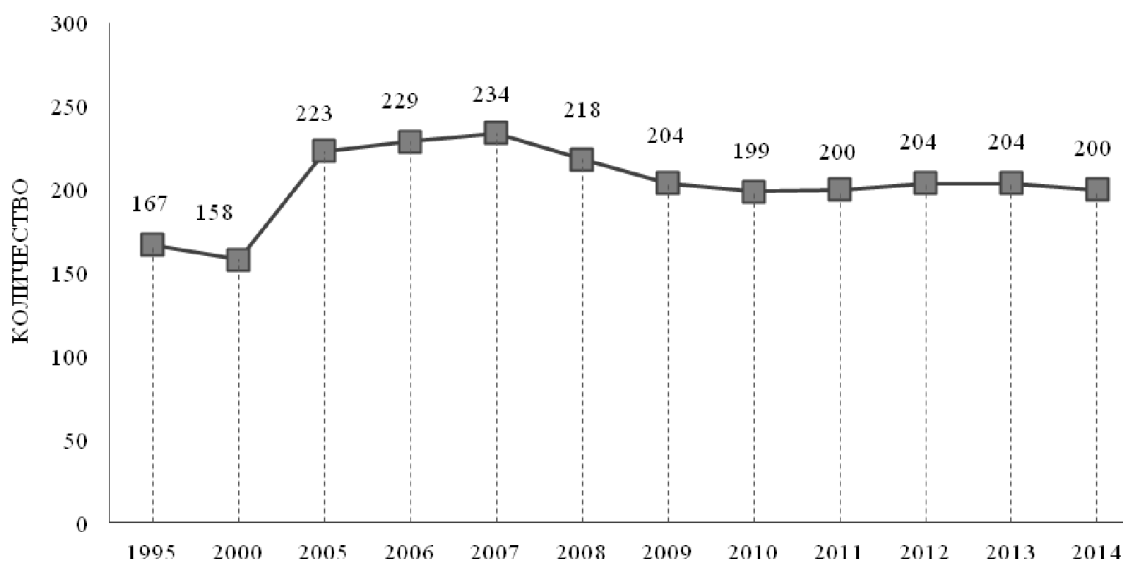


Рис. 2. Количество дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации, тыс.

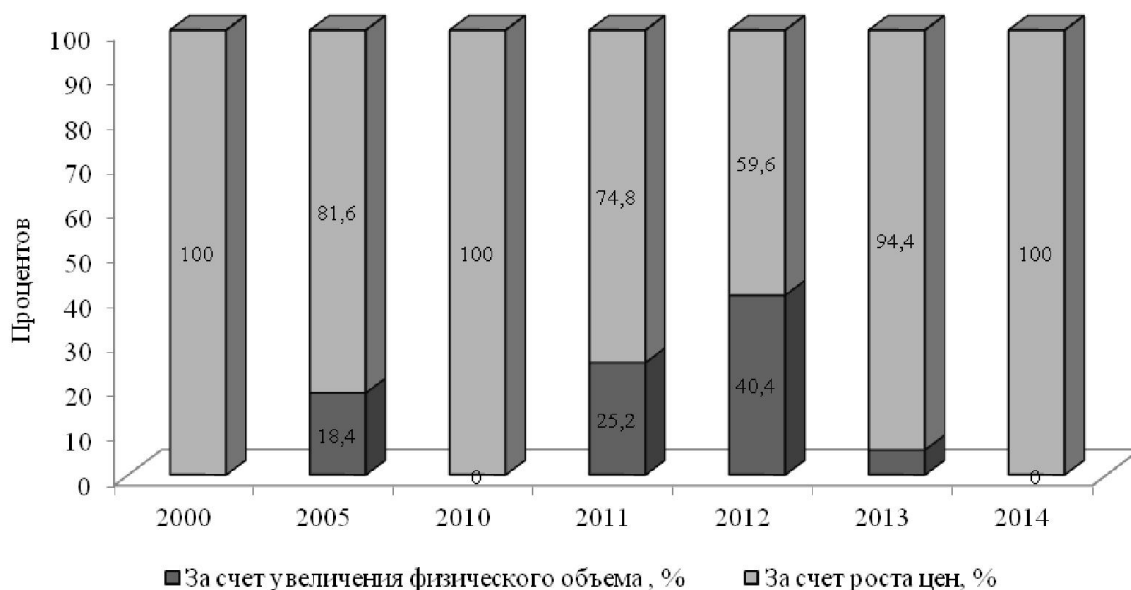


Рис. 3. Прирост объема реализованных транспортных услуг по отношению к предыдущему году, %

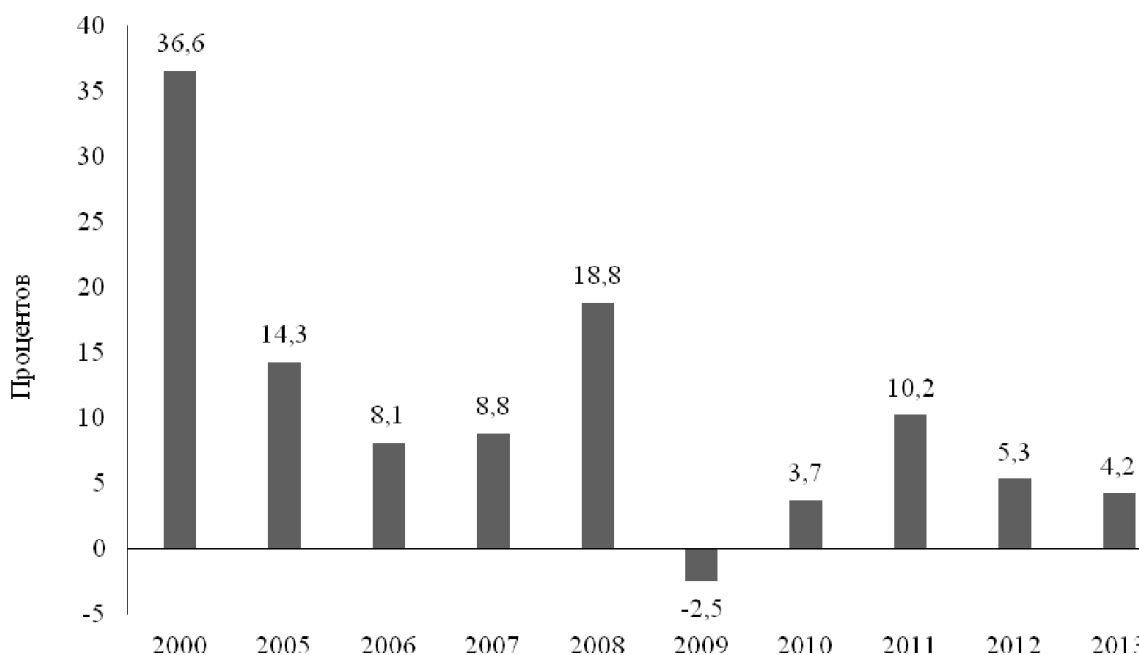


Рис. 4. Изменения тарифов на грузовые автоперевозки по отношению к предыдущему году, %

Вопросам же качества предоставляемых услуг уделяется немного внимания, что связано со следующими причинами:

- слабая материально-техническая оснащенность автотранспортных предприятий, изношенный подвижной состав, применение устаревших технологий перевозок;

- недостаточная ответственность и мотивация персонала за итоговый результат работы автотранспортного предпри-

ятия;

- низкий уровень обслуживания клиентов, в частности, неразвитость навыков работы с клиентами;

- знания и уровень компетентности менеджеров автотранспортных предприятий в вопросах грузовых перевозок зачастую недостаточно высоки.

Следствием указанных причин является несоответствие между качеством автотранспортной услуги и её стоимостью.

Поскольку потенциальных клиентов данное обстоятельство устраивать не может, они отдадут свой выбор другой организации.

Таким образом, руководству автотранспортных предприятий стоит принять во внимание меры по повышению конкурентоспособности своих услуг. Конечно, на реализацию мероприятий потребуются дополнительные расходы, но в последующем реализованные меры компенсируют и превысят все вложения.

4. Нехватка инвестиций в развитие грузовых автомобильных перевозок. В настоящее время проблема привлечения инвестиций в основной капитал предприятий автотранспортной отрасли наиболее актуальна и стоит перед достаточно большим количеством предпринимателей. Усугубляет положение дел общая экономическая нестабильность в стране и мире, проблемы с привлечением долгосрочных заемных средств у банков, спецификой транспортной отрасли. В табл. 1 и 2 приводится информация об инвестициях в развитие транспорта и его инфраструктуры [11; 12].

По данным табл. 1 видно, что основной поток инвестиций приходится на стратегически важные для РФ трубопроводный и железнодорожный виды транспорта (в 2013 г. инвестиции составили

411,7 и 636,1 млрд руб. соответственно). Вложения отечественных инвесторов в предприятия автотранспортной отрасли совсем незначительны и опережают лишь инвестиции, вкладываемые в развитие морского и внутреннего водного транспорта. И наоборот, иностранные инвесторы проявляют большую активность в отношении российских автоперевозок (табл. 2). Так, с 2005 по 2013 г. наблюдается положительная динамика притока денежных средств (увеличение составило 3,4 раза).

При этом слабая активность отечественных инвесторов в отношении грузовых автоперевозок обусловлена, прежде всего, санкциями против России со стороны других государств, падением курса рубля, высокими рисками, малоразвитостью механизмов государственно-частного партнерства и т.д. Кроме того, малый приток инвестиций в автотранспортную сферу может стать причиной снижения экономической безопасности предприятий, делая их уязвимыми к потенциальным внешним и внутренним угрозам.

5. Повышенный износ основных фондов организаций автотранспорта. Существенным недостатком современных автотранспортных организаций является то, что у них наблюдается повышенный износ основных фондов, в частности, под-

Таблица 1

Инвестиции в основной капитал, млрд руб.

Показатель	Год				
	2005	2010	2011	2012	2013
Автомобильный грузовой	3,9	10,5	19,3	25,1	28,1
Внутренний водный	2,6	2,7	12,3	9,1	4,5
Воздушный	9,4	18,9	17,8	26,4	30,5
Железнодорожный	141,4	364,6	403,1	443,4	411,7
Морской	9,8	4,6	13,3	3,4	6,2
Трубопроводный	220,4	624,5	949,9	836,2	636,1

Таблица 2

Инвестиции, поступившие от иностранных инвесторов, млн долл. США

Показатель	Год				
	2005	2010	2011	2012	2013
Автомобильный грузовой	11,9	15,8	26,8	24,1	41,1
Внутренний водный	10,6	6,2	7,6	7,5	16,3
Воздушный	118	250,7	368,7	413,7	446,3
Железнодорожный	43,3	12,3	113,1	39,7	5,8
Морской	4,2	53,3	3,7	3,1	20
Трубопроводный	185,6	1028,3	31,6	36,1	29,1

вижного состава. Из-за изношенного автопарка не только растут затраты на ремонт и техническое обслуживание, но и снижается качество транспортных услуг из-за вероятности срывов сроков доставки грузов. В табл. 3 и на рис. 5 представлены данные о степени износа основных фондов организаций автотранспорта и возрасте парка грузовых автомобилей, эксплуатируемого в Российской Федерации [11; 12].

По результатам данных рис. 5 можно сделать вывод, что наблюдается положительная динамика в обновлении подвижного состава автотранспортными предприятиями. Так, в 2005 г. только 14% грузовых автомобилей организаций эксплуатировались меньше 5 лет, на конец 2013 г.

почти у 22% грузовых автомобилей срок службы составляет меньше 5 лет. Несмотря на позитивные сдвиги, 58% грузовых автомобилей эксплуатируются более 10 лет, что снижает транспортную безопасность и ведет к росту аварийности на дорогах.

Таким образом, в ходе анализа нами были выявлены, систематизированы и изложены наиболее значимые проблемы управления экономической безопасностью предприятий автотранспортной отрасли.

Значимость отдельных проблем определяют направление дальнейших исследований и содержание методических разработок в исследуемой области.

Таблица 3

Степень износа основных фондов организаций, %

Показатель	Год			
	2010	2011	2012	2013
Автомобильный грузовой транспорт	45,9	42,1	45,4	44,8

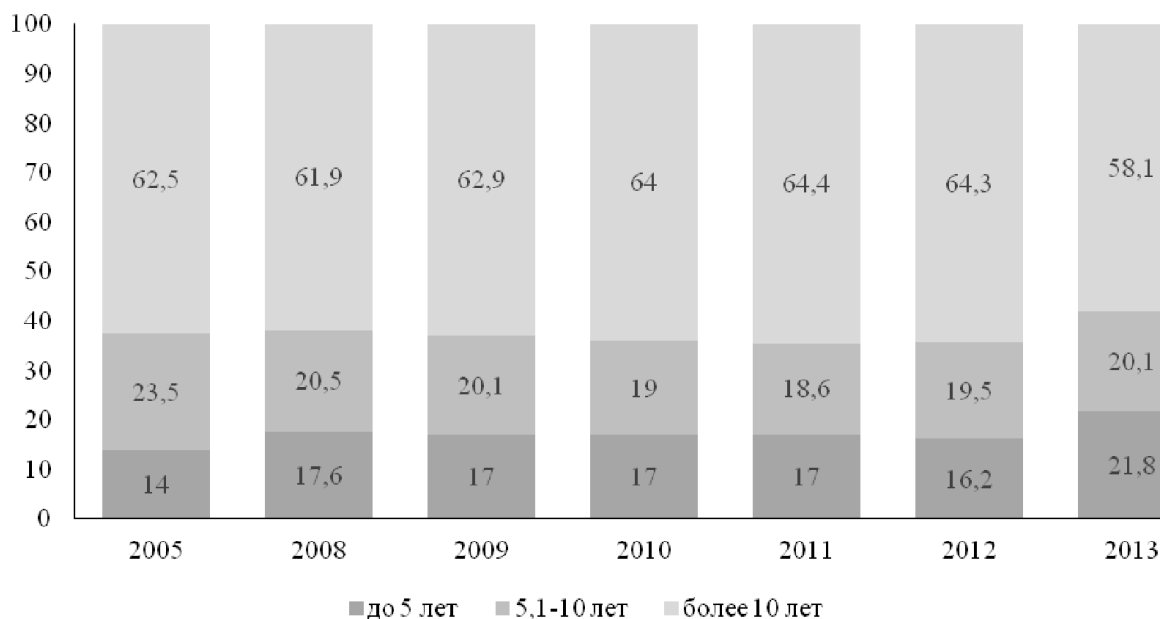


Рис. 5. Возраст парка грузовых автомобилей организаций, %

ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральный закон Российской Федерации от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Транспортная стратегия Россий-

- ской Федерации на период до 2020 года (утв. приказом Минтранса России от 12 мая 2005 г. № 45). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Автомобильные пробки в городах РФ // Яндекс. Карты. URL: <https://yandex.ru/maps/?l=map%2Ctrf%2Ctrfe&ll=34.473163%2C57.768556&z=7> (дата обращения)

ния: 27.03.2016).

4. *Аристов А.М., Погодина В.В.* Повышение качества услуг как мера формирования экономической безопасности автотранспортного предприятия в кризисной ситуации // Журнал правовых и экономических исследований. 2015. № 1. С. 113–119.

5. *Аристов В.М.* Методы оценки безопасности цепи поставок организации в условиях неопределенности и риска // Экономический вектор (Научный журнал Санкт-Петербургского государственного технологического института (технического университета). 2015. № 4(03). С. 6–10.

6. *Галабурда В.Г., Персианов В.А., Тимошин А.А. [и др.]*. Единая транспортная система / под ред. В.Г. Галабурды. 2-е изд., с измен. и доп. М.: Транспорт, 2001. 303 с.

7. Платное обслуживание населения в России – 2015 // Федеральная служба государственной статистики: [сайт]. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b15_78/Main.htm (дата обращения: 26.03.2016).

8. *Полякова И.* Назад в СССР // Транспорт России. 2010. 8 ноября. URL: <http://www.transportrussia.ru/rynok-uslug/nazad-v-sssr.html> (дата обращения: 25.03.2016).

9. Россия в цифрах – 2015 // Федеральная служба государственной статистики: [сайт]. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b15_11/Main.htm (дата обращения: 26.03.2016).

10. *Тохиров Т.И.* Показатели и индикаторы экономической безопасности автотранспортной системы // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Экономика и менеджмент. 2013. № 4. Т. 7. С. 36–37.

11. Транспорт и связь в России – 2012 // Федеральная служба государственной статистики: [сайт]. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/B12_5563/Main.htm (дата обращения: 26.03.2016).

12. Транспорт и связь в России – 2014 // Федеральная служба государственной статистики: [сайт]. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/B14_5563/Main.htm (дата обращения: 26.03.2016).

13. Цены в России – 2014 // Федеральная служба государственной статистики: [сайт]. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b14_17/Main.htm (дата обращения: 26.03.2016).

14. *Чеботарев В.В.* Проблемы экономической безопасности на железнодорожном транспорте // Бизнес в законе. 2009. № 5. С. 369–370.