

УДК 33**Экономическая безопасность инвестиционных процессов на автомобильном транспорте****Логинова Наталья Анатольевна**

Доктор экономических наук, доцент,
Санкт-Петербургский им. В.Б. Бобкова
филиал Российской таможенной академии,
192241, Российская Федерация, Санкт-Петербург, Софийская ул., 52;
e-mail: loginova.79@mail.ru

Аннотация

В статье представлены результаты исследования внешних и внутренних угроз протекающим в российской экономике инвестиционным процессам в период с 1998 по 2023 годы. При формировании результатов работы с первоисточниками были использованы методы анализа, синтеза, дедукции, индукции, абстрагирования. В статье показано, что действующие ныне источники финансирования инвестиционных проектов на транспорте (уставной капитал, нераспределённая прибыль, амортизационные отчисления, резервный капитал, добавочный капитал, страховые возмещения) недостаточно актуальны. Основное финансовое бремя при разработке и осуществлении инвестиционных проектов ложится на плечи частных инвесторов (частных лиц и предприятий негосударственной формы собственности), незначительный процент приходится на кредитные организации.

Для цитирования в научных исследованиях

Логинова Н.А. Экономическая безопасность инвестиционных процессов на автомобильном транспорте // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 4А. С. 304-312.

Ключевые слова

Инвестиции, автомобильный транспорт, угрозы, экономическая безопасность, инвестиционные процессы, транспорт.

Введение

Более 30 лет назад изменились механизмы финансирования отраслей народного хозяйства. Государство сократило обязательное дотирование отраслей отечественной экономики и таким образом в действие включились рыночные механизмы воздействия на внешние и внутриотраслевые экономические отношения: конкуренция, свободное ценообразование, естественный баланс между спросом и предложением, самофинансирование деятельности предприятий. В транспортной отрасли введение рыночных механизмов проявилось более ощутимо, чем в других отраслях экономики, и отразилось на общем спаде объёмов производства. Транспортная отрасль – комплекс видов транспорта (автомобильного, железнодорожного, воздушного, морского, водного, трубопроводного и пр.) в экономике России, скоординированная деятельность которых обеспечивает удовлетворение существующих транспортных потребностей страны. Это понятие используется для характеристики места и роли транспорта и отдельных его видов в структуре экономики, определения динамики и пропорций их развития [Будрина, 2002; Дунаев, 1991]. В наследство от советской экономики подотрасли автомобильного транспорта достались крупные автотранспортные предприятия (далее – АТП), выполнявшие фиксированные по объёмам государственные заказы для других отраслей народного хозяйства. Деятельность АТП зачастую носила дотационный характер и определялась грузоподъёмностью подвижного состава (далее – ПС) парков (со средней грузоподъёмностью до 10 тонн). Соответственно, в изменившейся экономической ситуации автомобильный транспорт был поставлен перед решением ряда задач: достижение цели выживаемости на рынке транспортных услуг – РТУ – (под РТУ мы понимаем «экономический механизм управления транспортной отраслью, посредством которого осуществляется обмен между покупателями (клиентами) и продавцами (производителями) транспортных услуг, регулируются потребности государства и общества в этих услугах, выделяется сфера рыночного и географического пространства продаж транспортных услуг» [Будрина, 2002; Логинова, 2012; Логинова, 2010]; разукрупнение АТП в зависимости от потребностей РТУ, этому процессу способствовало начатое в рамках реформ экономики разгосударствление (приватизация) объектов производственно-хозяйственного назначения; связанное с предыдущим процессом обновление и изменение средней грузоподъёмности ПС (обе задачи явились отражением потребности РТУ в изменении направленности и характера грузоперевозок); выработка и реализация качественно новых экономических связей с потребителями (клиентами) и поставщиками услуг транспортировки грузов (горюче-смазочных материалов (далее – ГСМ), материальных ресурсов). Решение поставленных задач повлекло за собой неизбежные, связанные со значительными финансовыми затратами, последствия. Так, в результате разукрупнения и разгосударствления появилось большое количество малых и средних АТП, имеющих на балансе устаревшую, часто в технически непригодном состоянии, технику, которая также не отвечала по грузоподъёмности спросу на РТУ. Иными словами, АТП вступили в новые рыночные условия деятельности с дефицитом основных и оборотных фондов, так как налаженные в предыдущий период развития экономики хозяйственные связи, в большей степени, были разрушены: поиск поставщиков ГСМ и материальных ресурсов являлся таким же актуальным вопросом, как и поиск направлений работы, своего сегмента рынка, создание клиентской базы и выявление преимуществ в конкурентной борьбе с другими предприятиями – автоперевозчиками. Несмотря на то, что прошло три десятилетия острая ситуация с перестройкой хозяйственных отношений в транспортной отрасли, в подотрасли автомобильного

транспорта, до сих пор интересна исследователям в связи с путями решений второй из указанных задач, а именно, с необходимостью обновления единиц техники и приобретения нового ПС иной (большей) грузоподъёмности.

Цель исследования – уточнить и описать ключевые направления инвестирования на автомобильном транспорте для выявления внешних и внутренних угроз протекающих инвестиционных процессов.

Основная часть

Материалы и методы исследования – при формировании результатов работы с первоисточниками (учебной, научной литературой, нормативно-правовой базой) были использованы методы анализа, синтеза, дедукции, индукции, абстрагирования.

В настоящее время обозначилась проблема инвестирования, решение которой позволяет пополнить основные (в транспортной отрасли – производственные) фонды предприятий. По данным Федеральной службы государственной статистики, структура инвестиций в основной капитал по видам основных фондов по состоянию на конец 2007 г. отразила незначительную динамику роста (табл.1 и 2). При этом, на 2007 г. приходится спад инвестиций в машины, оборудование и транспортные средства до уровня 2003 г., о чём автор упомянет дополнительно.

Таблица 1 - Структура инвестиций в основной капитал по видам основных фондов, 1998-2011 годы, (в процентах к итогу)

Показатель	1998	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Инвестиции в основной капитал – всего	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
в том числе по видам основных фондов	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
жилища	16,3	11,3	12,2	12,6	11,9	12,0	11,8	13,3	13,6	13,0	12,2	12,7
здания (кроме жилых) и сооружения	45,1	43,1	41,0	43,5	41,9	40,4	40,9	42,5	42,6	43,7	43,3	43,3
машины, оборудование и транспортные средства	29,9	36,6	37,7	37,1	40,4	41,1	40,5	37,4	37,7	37,2	37,9	37,9
объекты интеллектуальной собственности	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
прочие	8,7	9,0	9,1	6,8	5,8	6,5	6,8	6,8	6,1	6,1	6,6	6,1

Таблица 2 - Структура инвестиций в основной капитал по видам основных фондов, 2012-2023 годы, (в процентах к итогу)

Показатель	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Инвестиции в основной капитал – всего	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
в том числе по видам основных фондов	-	-	-	-	-	-	-	-				
жилища	12,2	12,5	14,5	15,6	14,7	13,6	13,0	14,4	14,6	12,9	14,2	5,84
здания (кроме жилых) и сооружения	44,2	41,5	40,8	43,7	44,7	43,7	42,4	38,4	38,0	37,0	40,2	46,1
машины, оборудование и транспортные средства	37,6	38,8	36,3	31,5	31,5	33,7	35,3	37,0	36,6	39,5	34,8	34,7

Показатель	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
объекты интеллектуальной собственности						2,8	3,1	3,3	4,0	4,4	4,6	6,9
прочие	6,0	7,2	8,4	9,2	9,1	6,1	6,1	6,9	6,8	6,2	6,2	6,5

На динамику развития инвестиционной деятельности в реальном секторе экономики России в период 1998 – 2023 гг. повлиял ряд факторов, основными из которых стали:

- снижение динамики инфляции (2000 г. – 20,1%, 2001г. – 18,6%, 2002 г. – 15,06%, 2003 г. – 11,99%, 2005г. – 10,91%, 2008 г. – 13,28%, 2010 г. – 8,78%, 2013 г. – 6,45%, 2017г. – 2,52%, 2019 г. – 3,05%, 2023г. – 7,42%) и, как следствие, уменьшение ставки рефинансирования (ключевой ставки) Банка России [Логинова, 2009];
- улучшение финансового положения предприятий за счёт вытеснения неэффективных собственников и позитивного роста их суммарного сальдированного финансового результата;
- сохранение относительно высоких цен мирового рынка на энергоресурсы и цветные металлы в течение достаточно долгого периода времени (1998 по 2019гг), обеспечивающее рост производства и накопление активов в ориентированных на экспорт отраслях и производствах национальной экономики;
- расширение внешнего рынка товаров и услуг, что отразилось в увеличении показателей грузооборота и повышении требований к объёмам и качеству перевозимых грузов, особенно, автомобильным видом транспорта (до 2014 года);
- наложение политических санкций (с 2014 года), что отразилось стремительным уменьшением показателей грузооборота, торговых сделок, поиском новых транспортных маршрутов.

На рис. 1 показана степень износа основных фондов в Российской Федерации на конец отчетного года (в процентах)



Рисунок 1 - Степень износа основных фондов в Российской Федерации на конец отчетного года (в процентах)

Анализ данных рис.1 позволяет констатировать значительную изношенность основных фондов в Российской Федерации, что обусловлено множеством факторов: отсутствием или небольшим количеством профилактических работ, природно-климатическими условиями, качеством ремонтных работ, уровнем эксплуатационной нагрузки и прочее. Вместе с тем, следует отметить: 1) с 2000 по 2018 годы износ находился в одном диапазоне с небольшими отклонениями, что свидетельствует о стабильности инвестиционных процессов; 2) инвестиционными «провалами» являются 1993 и 2019 годы, что обусловлено влиянием трансформационных процессов и пандемии коронавируса, соответственно; 3) наибольшая активность инвестиционных процессов соответствует 1992 году (инвестиции буквально «обрушились» на Российскую Федерацию в связи со сменой вектора экономического развития) и 2014 год – инвестиции стабильно увеличивались все предшествующие годы в результате глобализации, развития хозяйствующих субъектов.

Одновременно, следует отметить осуществление инвестиционной деятельности на фоне неэффективной структурной политики, связанной со значительной возрастной структурой основного капитала, его физическим и моральным износом. Поэтому в инвестиционной деятельности уже в исследуемый период проявляется характерная для нестабильного развития экономики тенденция: сокращения базы собственных источников инвестиционных ресурсов реального сектора экономики по причине снижения рентабельности производства товаров и услуг, которая, с другой стороны, была связана с уменьшением доли государственного инвестирования (2003 г. – с 31,3% до 24,2%) [Логинава, 2012; Росстат, www...].

В начале 2008 г. кризис в банковской системе (массовый невозврат долгов по ипотечным кредитам) отдельно взятого, но доминирующего в глобальных хозяйственных связях государства (Соединённых Штатов Америки) определил изменение фазы развития мировой экономики в направлении мирового экономического кризиса. Наблюдается снижение объёмов мирового ВВП на фоне галолирующего спада уровня ВВП отдельных государств, в частности, разных по состоянию экономики стран – членов Евросоюза.

Состояние российской экономики в этот период показало относительную стабильность, лимит которой оказался неизвестен даже специалистам. Индикатором развития отраслей в кризисный период становятся текущие исследования профессиональных и общественных организаций. Из видов экономической деятельности наиболее пострадали добыча полезных ископаемых вследствие падения спроса и мировых цен на сырьевые ресурсы, обрабатывающие производства, оптовая торговля и предоставление услуг, ориентированные на внутренний рынок (в том числе, производство и торговля транспортными средствами). По данным на начало 2009 г. снижение объёмов выпуска транспортных средств в РФ составило минус 69% к уровню 2008 г. по показателю легкового транспорта и минус 79% к уровню 2008 г. по показателю грузовой техники [Логинава, 2012, 2012]. Спад в развитии связан с резким уменьшением объёмов инвестиций в указанные подотрасли экономики – большинство предприятий, выпускающих грузовую и легковую технику на территории РФ, являются дочерними предприятиями мировых компаний – производителей. Связь объёма инвестиций с уровнем развития автомобильной промышленности в России подтверждают статистические данные, согласно которым уже в 2006 – 2007 гг. наблюдалась тенденция изменения предпочтений иностранных инвесторов при вложении средств в экономику РФ по видам инвестиций в направлении уменьшения доли взносов в капитал (15,9% – 2006 г., 12,8% – 2007 г.) и увеличения доли кредитов, полученных от зарубежных совладельцев организаций (7,1% – 2006 г., 9,3% –

2007 г.) [Росстат, www...].

Сравнительный анализ общего объёма инвестиций в основной капитал по видам экономической деятельности за 1998 – 2023 гг. указывает на высокий уровень доверия иностранных инвесторов к перспективам состояния отечественного народнохозяйственного комплекса в первый период кризисной фазы мировой экономики. В табл. 3-5 отражена динамика инвестирования в основной капитал по видам экономической деятельности [Росстат, www...].

Таблица 3 - Инвестиции в основной капитал по видам экономической деятельности, 1998-2006 гг.

Показатель	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Инвестиции в основной капитал, млрд.руб. – всего, в т.ч.:	407,1	670,4	1165,2	1504,7	1762,4	2186,4	2865,0	3611,1	4730,0
добыча полезных ископаемых	49,1	97,2	211,4	285,2	297,9	348,7	442,0	501,9	690,7
транспорт (за вычетом услуг связи)	56,2	121,0	240,1	321,3	320,8	477,1	629,1	864,3	1096,1
обрабатывающие производства	60,6	121,1	190,2	239,9	280,3	341,9	470,3	593,9	737,0

Таблица 4 - Инвестиции в основной капитал по видам экономической деятельности, 2007-2015 гг.

Показатель	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Инвестиции в основной капитал, млрд. руб. всего, в т.ч.:	6716,2	8781,6	7976,0	9152,1	11035,7	12586,1	13450,2	13902,6	13897,2
добыча полезных ископаемых	929,8	1173,7	1111,8	1264,0	1534,3	1858,4	2004,0	2144,8	2385,2
транспорт (за вычетом услуг связи)	1418,1	2003,2	2088,1	2306,8	3087,3	3239,7	3158,6	2881,3	2369,1
обрабатывающие производства	986,4	1317,8	1135,7	1207,6	1418,7	1688,7	1945,3	2084,6	2172,6

Таблица 5 - Инвестиции в основной капитал по видам экономической деятельности, 2016-2023 гг.

Показатель	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Инвестиции в основной капитал, млрд. руб. всего, в т.ч.:	14748,9	16027,3	17782,0	19329,0	20393,7	23239,5	28413,9	34036,3
добыча полезных ископаемых	2710,5	3023,2	3225,8	3280,5	3298,3	3447,3	4258,9	5070,2
транспорт (за вычетом услуг связи)	2615,3	2439,4	2963,0	3112,3	3138,6	3617,2	4842,2	5365,3
обрабатывающие производства	2108,5	2296,5	2513,2	2707,6	2984,2	3428,0	3806,9	4839,5

Представленные данные указывают на высокий уровень инвестиционных вложений в основной капитал для транспортной отрасли РФ (по вложению инвестиций транспорт уступает

только добыче полезных ископаемых), при этом важно отметить, что данный вывод актуален не только для периода влияния экономических кризисов (1998, 2008) и периоды восстановления, но и период затянувшихся политических санкций (с 2014 года по настоящее время), что, безусловно, заслуживает положительной оценки.

Кроме того, в начальный период развития мирового экономического кризиса отмечался незначительный спад в реализации инвестиционных вложений в российскую экономику. В 2008 г., по оценке [Росстат, www...], использовано 8 606,7 млрд. рублей инвестиций в основной капитал, или 109,1% к уровню 2007 г., в 2008 г. – 1 329,8 млрд. рублей, или 97,7% к уровню соответствующего периода 2007 г, что указывает на относительный уровень стабильности отечественной системы народного хозяйства.

Тенденцией настоящего времени является общий отток капитала (спекулятивных и долгосрочных инвестиций).

Процесс обновления парков обусловлен не только появлением спроса на РТУ внутри страны, но и открытием границ с сопредельными государствами; разработкой и принятием Таможенного Законодательства Российской Федерации; подписанием международных соглашений в области перевозок грузов и ратификацией их действия на территории РФ, т.е. появлением качественного нового общедоступного направления деятельности для АТП – перевозок грузов автомобильным транспортном в международном направлении.

Для начала нового вида деятельности АТП требовалось преодолеть естественные рыночные барьеры: наличие соответствующего уровня техники, необходимого размера лимита страховой ответственности перевозчика (дополнительно – видов страхования), предусмотренных для работы на направлении лицензий и удостоверений допуска, и выполнения требований международных организаций (профессиональных ассоциаций) в виде членства в их региональных отделениях (в данном случае, членства в Ассоциации Международных Автомобильных Перевозчиков (далее–АСМАП)). Преодоление входных естественных барьеров в новое перспективное направление деятельности было связано со значительными финансовыми вложениями, которые АТП на начальном этапе своей деятельности, как правило, искали во внешней среде (собственные средства, в т.ч. амортизационные отчисления, были ничтожны в связи с низким уровнем развития отечественной экономики и невысокими доходами от перевозочной деятельности).

Заключение

В заключение необходимо уточнить, что в действующие ныне источники финансирования инвестиционных проектов на транспорте (уставной капитал, нераспределённая прибыль, амортизационные отчисления, резервный капитал, добавочный капитал, страховые возмещения) недостаточно актуальны, также как и на этапе становления рыночных отношений в транспортной отрасли. Основное финансовое бремя при разработке и осуществлении инвестиционных проектов ложится на плечи частных инвесторов (частных лиц и предприятий негосударственной формы собственности), незначительный процент приходился на кредитные организации. В связи с этим основными внешними угрозами протекающих инвестиционных процессов являются: санкционные ограничения, кризисные явления, внешнеполитические конфликты; внутренние угрозы связаны с ресурсным дефицитом, особенностями социально-экономического развития транспортной отрасли и пр. Для преодоления выявленных угроз необходимо: усилить инновационную составляющую в части технического обновления

подвижного состава, повысить деловую активность хозяйствующих субъектов, обеспечить устойчивый рост экономики.

Библиография

1. Будрина Е. В. Проблемы формирования и управления развитием регионального рынка транспортных услуг. СПб.: СПбГИЭУ, 2002. 276 с.
2. Дунаев О. Н. Транспорт региона в условиях перехода к рынку. - М.: ГАУ, 1991.
3. Ламбен Ж-Ж. Стратегический маркетинг. Европейская перспектива: Пер. с фр. СПб.: Наука. 1996. 589 с.
4. Логинова, Н. А. Управление взаимодействиями на рынке транспортных услуг : монография / Н. А. Логинова ; Н. А. Логинова ; М-во образования и науки Российской Федерации, Федеральное гос. бюджетное образовательное учреждение высш. проф. образования "Санкт-Петербургский гос. инженерно-экономический ун-т". – Санкт-Петербург : СПбГИЭУ, 2012. – ISBN 978-5-9978-0330-8.
5. Логинова, Н. А. Планирование на предприятии транспорта : учебное пособие для студентов высших учебных заведений, обучающихся по специальности 080502 - Экономика и управление на предприятии транспорта / Н. А. Логинова ; Н. А. Логинова ; Федеральное агентство по образованию, Гос. образовательное учреждение высш. проф. образования "Санкт-Петербургский гос. инженерно-экономический ун-т". – Санкт-Петербург : СПбГИЭУ, 2009. – ISBN 978-5-88996-999-3.
6. Логинова, Н. А. Проблемы развития транспортного комплекса России в условиях рыночных отношений / Н. А. Логинова // Вестник ИНЖЭКОНа. Серия: Экономика. – 2010. – № 3(38). – С. 156-162.
7. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учеб. пособие/Под ред. Г. Я. Резго. М.: Финансы и статистика, 2006. 128 с.
8. Экономика транспорта: Учебник и практикум / Е. В. Будрина, С. А. Бородулина, Е. В. Табачникова [и др.]. – 1-е изд. – Москва: Издательство Юрайт, 2020. – 366 с. – (Высшее образование). – ISBN 978-5-534-00238-6.
9. Экономика и организация автотранспортного предприятия: Учебник и практикум / А. Г. Будрин, Г. А. Кононова, А. С. Лебедева. – 1-е изд. – Москва: Издательство Юрайт, 2017. – 268 с. – (Бакалавр. Академический курс). – ISBN 978-5-534-00943-9.
10. Федеральная служба государственной статистики / <https://rosstat.gov.ru/> (Дата обращения 01.03.2024)

Economic security of investment processes in road transport

Natal'ya A. Loginova

Doctor of Economics Sciences, Associate Professor,
Head of the Department of Customs Economics,
Saint Petersburg named after V.B. Bobkova
branch of the Russian Customs Academy,
192241, 52, Sofiyskaya str., Saint Petersburg, Russian Federation;
e-mail: loginova.79@mail.ru

Abstract

The article presents the results of a study of external and internal threats to investment processes occurring in the Russian economy in the period from 1998 to 2023. When forming the results of work with primary sources, methods of analysis, synthesis, deduction, induction, and abstraction were used. The article shows that the current sources of financing investment projects in transport (authorized capital, retained earnings, depreciation, reserve capital, additional capital, insurance compensation) are not relevant enough. The main financial burden in the development and implementation of investment projects falls on the shoulders of private investors (individuals and non-state owned enterprises), a small percentage falls on credit organizations.

For citation

Loginova N.A. (2024) Ekonomicheskaya bezopasnost' investitsionnykh protsessov na avtomobil'nom transporte [Economic security of investment processes in road transport]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 14 (4A), pp. 304-312.

Keywords

Investments, road transport, threats, economic security, investment processes, transport

References

1. Budrina E. V. Problems of formation and management of the development of the regional market of transport services. St. Petersburg: SPbGIEU, 2002. 276 p.
2. Dunaev O. N. Transport of the region in the transition to the market. - M.: GAU, 1991.
3. Lambin J-J. Strategic Marketing. European perspective: Transl. from fr. SPb.: Science. 1996.589 p.
4. Loginova, N. A. Management of interactions in the market of transport services: monograph / N. A. Loginova; N. A. Loginova; Ministry of Education and Science of the Russian Federation, Federal State. budgetary educational institution of higher education prof. education "St. Petersburg State University of Engineering and Economics". – St. Petersburg: SPbGIEU, 2012. – ISBN 978-5-9978-0330-8.
5. Loginova, N. A. Planning at a transport enterprise: a textbook for students of higher educational institutions studying in the specialty 080502 - Economics and management at a transport enterprise / N. A. Loginova; N. A. Loginova; Federal Agency for Education, State. higher educational institution prof. education "St. Petersburg State University of Engineering and Economics". – St. Petersburg: SPbGIEU, 2009. – ISBN 978-5-88996-999-3.
6. Loginova, N. A. Problems of development of the transport complex of Russia in the conditions of market relations / N. A. Loginova // Bulletin of INGECON. Series: Economics. – 2010. – No. 3(38). – pp. 156-162.
7. Transport support for commercial activities: Textbook. allowance/Ed. G. Ya. Rezgo. M.: Finance and Statistics, 2006. 128 p.
8. Economics of transport: Textbook and workshop / E. V. Budrina, S. A. Borodulina, E. V. Tabachnikova [and others]. – 1st ed. – Moscow: Yurayt Publishing House, 2020. – 366 p. - (Higher education). – ISBN 978-5-534-00238-6.
9. Economics and organization of a motor transport enterprise: Textbook and workshop / A. G. Budrin, G. A. Kononova, A. S. Lebedeva. – 1st ed. – Moscow: Yurayt Publishing House, 2017. – 268 p. – (Bachelor. Academic course). – ISBN 978-5-534-00943-9.
10. Federal State Statistics Service / <https://rosstat.gov.ru/> (Date of access: 04/01/2024)