ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ И ФИНАНСОВ

Кафедра «Экономика и управление на транспорте»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:

Зав. кафедрой

д.э.н., профессор Н.П. Терёшина

«____» _____ 2015 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему

«Оценка влияния конъюнктуры мирового и российского нефтяных рынков на железнодорожные перевозки нефтяных грузов»

Дипломник Р.С. Новиков

Руководитель дипломной работы
д.э.н., доцент А.В. Рышков

Консультант
д.э.н., профессор Р.А. Кожевников

Москва 2015 г.

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ И ФИНАНСОВ

Кафедра «Экономика и управление на транспорте»

Специальность «Экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт)»

УТВЕРЖДАЮ

Зав. кафедрой

«____» _____ 2015 г.

ЗАДАНИЕ

НА РАЗРАБОТКУ ДИПЛОМНОЙ РАБОТЫ

студенту Новикову Роману Сергеевичу

Тема: «Оценка влияния конъюнктуры мирового и российского нефтяных рынков на железнодорожные перевозки нефтяных грузов»

1. Целевая установка

Руководствуясь современными источниками информации изучить особенности, провести оценку влияния конъюнктуры и анализ мирового и российского нефтяных рынков на железнодорожные перевозки нефтяных грузов.

2. Исходные данные к работе

Учебно-методическая и научная литература, Постановления Правительства РФ, Стратегия развития, распоряжения и приказы ОАО «РЖД», нормативные и статистические материалы о работе железнодорожного транспорта.

3. Содержание дипломной работы

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ КОНЪЮНКТУРЫ МИРОВОГО И РОССИЙСКОГО НЕФТЯНЫХ РЫНКОВ

2. АНАЛИЗ МИРОВОГО И РОССИЙСКОГО НЕФТЯНЫХ РЫНКОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТЯНЫХ ГРУЗОВ

3. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ И ОЦЕНКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

4. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

4. Перечень графического материала

5. Календарный план выполнения дипломной работы

Разделы	Удельный вес разделов по трудоемкости, %	Сроки выполнения
Введение	5	23.03.2015
Глава 1	25	25.03.2015
Глава 2	25	08.04.2015
Глава 3	30	20.04.2015
Глава 4	5	01.05.2015
Заключение	5	03.05.2015
Оформление	5	05.05.2015

6. Рекомендуемая литература

1. Анализ финансово-экономической деятельности предприятий. (Н. П. Любушин, В. Б. Лещева, В. Г. Дьякова): Уч. пособие для ВУЗов. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2011. – 471 с.

2. Баканов М. И., Шеремет А. Д. Теория экономического анализа: Учебник. Изд. 4-е – М.: Финансы и статистика, 2009. – 416 с.

3. Басовский Л. Е. Теория экономического анализа – М.: ИНФРА – М, 2010 г. – 222 с.

4. Шеремет А. Д., Сайфулин Р. С., Негашев Е. В. Методика финансового анализа: Учебное пособие. изд. 3-е – М.: Инфра М, 2010. – 208 с..

Дата выдачи задания _____

Срок сдачи дипломной
работы на кафедру _____

Руководитель дипломной
работы д.э.н., доцент А.В. Рышков

Задание принял к исполнению
студент Р.С. Новиков

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение……....7

1. Теоретико-методологические аспекты конъюнктуры мирового и российского нефтяных рынков на железнодорожном транспорте (перевозка нефтяных грузов)…….9

1.1. Сущность и история развития науки конъюнктуры рынка……...9

1.1. Особенности конъюнктуры на железнодорожном транспорте (перевозка нефтяных грузов)…….16

2. Анализ мирового и российского нефтяных рынков на железнодорожные перевозки нефтяных грузов……..20

2.1. Анализ мирового нефтяного рынка……...20

2.2. Анализ российского нефтяного рынка……..29

3. Анализ железнодорожных перевозок нефтяных грузов…….44

3.1. Процесс организации прогнозирования железнодорожных перевозок нефтяных грузов……44

3.2. Методика стратегического прогнозирования потоков нефтегрузов на участках сети железных дорог России……..47

4. Экономическая безопасность ……..57

4.1. Сущность понятия «экономическая безопасность»……57

4.2. Особенности экономической безопасности железнодорожных перевозок нефтяных грузов…….64

Заключение……71

Литература…….72

Введение

Актуальность темы исследования заключается в том, что конъюнктура транспорта - это составной элемент общеэкономической конъюнктуры, оказывающая воздействие на развитие и состояние рынков капитала, товаров, труда. Таким образом, ситуация на данных рынках в разных отраслях экономики оказывает влияние на конъюнктуру транспорта.

В трудах учёных, как отечественных, так и зарубежных, исследования в области конъюнктуры в основном выполнялись применительно к мировой и отечественным экономикам на макроуровне и применительно к отдельным рынкам или отраслям.

При этом вопросы в области транспортной конъюнктуры и ее места в системе конъюнктуры экономики не менее не получили комплексной оценки.

В современных условиях роль транспорта в системе мировой экономики и экономик отдельных стран возрастает. Как следствие, увеличение степени взаимовлияния экономической конъюнктуры транспорта и макроэкономической конъюнктуры, конъюнктуры других отраслей.

В России главную роль играет железнодорожный транспорт, которые обеспечивает около 40% пассажирооборота и грузооборота в системе транспортной страны.

Все это предопределили наличие особой актуальности исследования конъюнктуры железнодорожного транспорта в России на примере нефтяных грузов.

Цель исследования – провести оценку влияния конъюнктуры мирового и российского нефтяных рынков на железнодорожные перевозки нефтяных грузов.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие **задачи**:

- рассмотреть теоретико-методологические аспекты конъюнктуры мирового и российского нефтяных рынков на железнодорожном транспорте (перевозка нефтяных грузов);
- провести анализ мирового и российского нефтяных рынков на железнодорожные перевозки нефтяных грузов;
- проанализировать железнодорожные перевозки нефтяных грузов;
- рассмотреть экономическую безопасность.

Объект исследования - железнодорожный транспорт РФ во взаимосвязи нефтяной отраслью.

Предмет исследования - конъюнктура железнодорожного' транспорта в области нефтяных перевозок.

Методологическая основа исследования: экономико-математические методы, методы системного, структурного анализа, логико-аналитический метод и др.

Методическая основа и теоретический базис исследования: труды отечественных и зарубежных авторов в области темы работы: И.В.Белова, А.А.Вовка, Н.Н.Громова, А.Г.Захарова, Ю.Н.Кожевникова, Н.Д.Кондратьева, Ф.Котлера, Р.А.Фатхутдинова, и других.

Научная новизна исследования - выполнен анализ конъюнктуры транспорта во взаимосвязи с нефтяной отраслью.

Структура исследования: оглавление, введение, основная часть, заключение и литература.

1. Теоретико-методологические аспекты конъюнктуры мирового и российского нефтяных рынков на железнодорожном транспорте (перевозка нефтяных грузов)

1.1. Сущность и история развития науки конъюнктуры рынка

Термин «конъюнктура» принято относить к наиболее часто встречаемому и употребляемому отечественными авторами. Англоязычная литература этот термин трактует при помощи употребления слов и словосочетаний, как «market situation; current situation;market condition»[1].

В рамках исследования представлены наиболее часто встречаемые определения данного понятия «конъюнктура рынка».

По мнению Багиев Г.Л. под конъюнктурой надо понимать «совокупность конкретных экономических, социальных, организационных, политических и других условий, определяющих в каждый данный момент соотношение спроса и предложения»[2].

Ноздрева Р.Б. полагает, что конъюнктура представляет собой «форму проявления на рынке системы факторов и условий в их постоянном развитии и взаимодействии на данный момент или в течение относительно непродолжительного периода времени, выражающаяся в определённом соотношении спроса, предложения и динамика цен»[3].

Жуков Е.Ф. приводит следующее определение «конъюнктура – это совокупность условий и факторов, характеризующих изменения и колебания в сфере производства и сбыта отдельных конкретных товаров»[4].

Таким образом, констатировано, что на данный момент времени существует большое количество определений термина «конъюнктура», при этом нет единого понятия.

В литературе достаточно длительный процесс происходили формирование теории конъюнктуры, которому предшествовало достаточно продолжительное развитие теории кризисов с циклами.

Начало исследований возникновения причин экономических кризисов связано с работами классиков экономической теории.

---

[1] Светуньков С.Г. Методы социально-экономического прогнозирования: Учебник для вузов. Том II / С.Г. Светуньков, И.С. Светуньков. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2010. – 103 с

[2] Багиев Г.Л., Международный маркетинг: Учебник для вузов / Г.Л. Багиев, Н.К. Моисеева, С.В. Никифорова. – СПб: Питер, 2001. – 512 с.

[3] Ноздрева Р.Б. Международный маркетинг: Учебник / Р.Б. Ноздрева. – М.: Экономист, 2005. – 990 с.

[4] Международные экономические отношения: учебник / Е.Ф. Жуков, Т.И. Капаева, Л.Т. Литвиненко и др.; Под ред. Е.Ф. Жукова. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2000.–485 с.

В последствие кризисы экономики стали объектом специального исследования у таких авторов, как У.К. Джевонса[5], М.А. Бунятяна[6] и т.д.

Процесс формирования теории кризисов и определение разных аспектов их обусловленности причинной оказало влияние на возникновение концепций экономических периодических циклов в следующих работах А. Афтальона[7], Й. Шумпетера[8], У. К. Митчелля[9] и т.д.

Развитие учения касалось причин возникновения периодических экономических кризисов, где в качестве основного объекта выступал анализ делового 7–11-летнего цикла. Во время проведения данных исследований авторы обращали внимание на исследование экономической динамики, на другие формы экономических колебаний, которые характеризовались меньшей и большей продолжительности по отношению к деловому циклу.

С 1864 года начинают появляться первые исследования, которые привели к возникновению теории конъюнктуры. Данное возникновение связывают с формулировкой понятия «конъюнктура», которое было предложено Ф. Лассалем: «связующую ленту общественных взаимных связей …цепь, которая все существующие, неизвестные обстоятельства связывает между собой»[10].

В. Зомбарт в 1904 году осуществил обозначение приоритета исследования, которое касалось закономерностей ритмики процесса развития хозяйства во времени над исследованием причин возникающих периодически в экономике кризисов и депрессий[11].

С этого периода времени по мнению Н.Д. Кондратьева происходит развитие дальнейшее теории в данном направлении[12].

В начале XX века были сформированы предпосылки для развития большого количества направлений науки: теория циклов, марксистское ответвление теории циклов в форме доказательства современного кризиса капитализма, теория конъюнктуры, которая

---

[5] J e w o n s W.S. Investigation in Currency and Finance. London, 1884.

[6] Б у н я т я н М.А. Экономические кризисы. М., 1915

[7] А ф т а л ь о н А. Периодические кризисы перепроизводства. М.; Л., 1930.

[8] Ш у м п е т е р Й. Теория экономического развития. М., 1982.

[9] М и т ч е л л ь У.К. Экономические циклы. М.; Л., 1930.

[10] Р а з у м о в И.В. Экономические отношения и конъюнктурная динамика на российском фондовом рынке. Ярославль, 2001.

[11] S o m b a r t W. Versuch einer Systematik der Wirtschafts-Krisen // Archiv fur Sozialwissenschaft und Socialpolitik. Bd. 19. N. 1. 1904. S. 21.

[12] К о н д р а т ь е в Н.Д. Избр. соч. М., 1993. С. 25

была провозглашена в качестве состоявшейся научной школы П. Рёпке и В. Момбертом, теория экономического роста, теория макроэкономического прогнозирования.

Отмечено, что с 1776 года, начиная с работы А Смита, длительный период времени ни один исследователь процессов экономики не обходил в собственном творчестве проблему, которая касается цикличности.

В 20-е годы XX века теоретиками в области конъюнктуры В. Рёпке и русским профессором В.М.Штейном делали ссылки на работы И. Фишера, ранние труды Дж. М. Кейнса. Они полагали, что их работы в области валютного регулирования и теории кредитного цикла являются подготовительным материалом для формирования конъюнктурной теории. В 1951 году Э. Хансен 1/3 собственного труда посвящает вопросу в области разбора американских и континентальных теорий циклов и конъюнктур. Данная книга стала начальным этапом в области формирования теории макроэкономической и технологии прогнозирования макроэкономического.[13]

В данной концепции Хансен отводит существенная роль вопросам, которые были посвящены обратным связям, многоцикличности, что стало отголоском оказания сильного влияния теории конъюнктур.

Как следствие, происходит формирование трех конъюнктурных школ в начале XX века. Представим более подробное их описание.

В качестве самостоятельного научного направления теория конъюнктуры была сформирована в 1910-х годах XX века одновременно практически в виде 3-х ключевых научных следующих школ:

- американская или Гарвардская школа бизнеса;
- российская школа;
- германская школа.

Представленная географическая привязка наименования школ носит условный характер, так как принципы американской (гарвардской) школы были учтены английскими конъюнктурными институтами, к германской школе в области исследования конъюнктуры отнесли шведский ученый Г. Кассель, швейцарский ученый В. Рёпке.

Самый пик развития теории приходится на неустойчивый трудный период в экономике большей части стран мира, который наступил после окончания Первой мировой войны. В этот период происходят циклические колебания, характеризующиеся наличием хаотических и резких черт.

[13] Х а н с е н Э. Экономические циклы и национальный доход // Классики кейнсианства. М., 1997. Т. II.

Таким образом, конъюнктурная теория формировалась в условиях неустойчивости крайней мирового хозяйства.

Представим ключевые методологические различия подходов выше приведённых школ.

Германская конъюнктурная школа была связана с Ф. Лассалем, А. Вагнером, П. Момбертом и т.д.. Для данной школы характерен абстрактный подход к определению причин конъюнктурных условий и колебаний их появления, при сведении последних по большей части к тем же условиям, характеризующих процесс возникновения рынка вообще:

- разложение натурального хозяйства;
- возникновение меновой экономики при осуществлении перехода от аграрной к индустриальной системе хозяйствования.

Данное развитие товарно-денежных отношений, осуществление проникновения меновых принципов в сферы хозяйства, который приводят к разложению системы цеховой производства «на заказ», процессу формирования стихийного основания в области функционирования механизма рыночного.

Данный подход в области обоснования причин, связанных с возникновением конъюнктуры, считается последней, которая понималась в качестве существования рынка во времени, в качестве осуществления движения разных сфер и отраслей экономики, которая характеризуется наличием взаимосвязанности разных его элементов.

Основные достижения данной школы:

- определение многоцикличного характера конъюнктуры (В. Рёпке);
- определение терминов частной и общехозяйственной (П. Момберт);
- выявление значения сектора финансового экономики в качестве сферы формирования показателей лидирующих конъюнктуры, наиболее фиксирующих адекватно и быстро перелом тенденции динамики экономической (П. Момберт);
- осуществление обоснования положения под оказанием влияния концепций М.И. Туган-Барановского, которые касаются динамики ключевого капитала как основного конъюнктурообразующего элемента хозяйства (Г. Кассель).

Германская школа конъюнктуры была сформирована в качестве развития идей К. Викселля, А. Вагнера, как следствие, наличие усиленного внимания со стороны ее представителей к вопросам, которые касаются финансово-кредитных аспектов конъюнктуры.

Представители германской школы были использованы простые достаточно с технической точки зрения фактологические и историко-логические методы анализа, что обосновано было на основании учета того положения, что в определении конъюнктуры все воедино связано.

Российская школа получила свое развитие практически параллельно германской школы конъюнктуры.

Основателем концепций российских конъюнктуроведов считается М.И. Туган-Барановский, который в начале XX века гармонично смог сочитать методологию марксистскую с принципами анализа неоклассического.

Он осуществил формирование концепцию колебаний циклических инвестиций в основной капитал, которая была положена в основание сравнительного анализа конъюнктуры потребительского и капитального секторов экономики, которые составили одну из ключевых проблем, над которой трудились представители русской школы (С.А. Первушин, В.М. Штейн, Н. Д. Кондратьев).

Достаточно большой интерес был проявлен к работам Г. Касселя по данным вопросам. Российские исследования смогли охарактеризовать применение математического развитого аппарата.

Таким образом, произошла разработка оригинальной системы индексного анализа конъюнктуры. Например, в 1921 году была осуществлена публикация первого германского индекса оптовой торговли, в 1923 году в России параллельно существовали 4 следующих конъюнктурных многосоставных индекса:

- Конъюнктурный институт;
- Госплана;
- индекс Статистики труда;
- промышленный индекс ВСНХ[14].

При этом приоритет в области формирования индексного метода был за конъюнктуроведами Гарвардской школы бизнеса, которые развивали собственные под оказанием влияния концепций И. Фишера.

Русской школе конъюнктуры за 20-лет своего существования удалось достигнуть следующих результатов:

- обоснование механизма межциклических взаимодействий на основании математической теории случайных процессов (Е. Слуцкий);

[14] Ш т е й н В.М. Указ. соч. С. 57–64.

- развитие математической теории статистического наблюдения за конъюнктурой (В.М. Игнатьев, Д.И. Опарин, Н.С. Четвериков);
- разработка оригинального индексного метода исследования конъюнктуры (С.П. Бобров, С.Л. Комлев, С.А. Первушин и Н.Д. Кондратьев);
- обоснование специфики конъюнктуры русского народного хозяйства в связи с оказанием влияния сельскохозяйственных цен и величины урожаев (С.А. Первушин, В.М. Штейн, Н.С. Четвериков, А.В. Чаянов);
- открытие больших циклов конъюнктурных колебаний (Н.Д. Кондратьев);
- разграничение определения экономической статики, динамики и конъюнктуры;
- определение значения раздельного исследования процессов экономической динамики: кумулятивные, необратимые, потоковые, обратимые процессов экономической динамики (Н.Д. Кондратьев).

В советский период существовали идеологические клише, которые не позволяли авторам полноценно учитывать все достижения в этой области.

При этом в последующие после репрессий годы в России были осуществлены публикации фундаментальных трудов, в которых присутствуют данных разработок всех школ теории конъюнктуры.

Дальнейшее развития теории относят к 60-м годам XX века. Была начата деятельность Всесоюзного научно-исследовательского конъюнктурного института при Министерстве внешнеэкономических связей СССР, который до 1991 года издавал бюллетень под названием «Конъюнктура сегодня и завтра». В данном бюллетене были представлены обзоры мировой конъюнктуры, прогнозы ключевых рынков, прогнозы отдельных товарных рынков.

Третья школа – это американская школа конъюнктуры, которая развивалась под эгидой NBER (Национальное Бюро экономических исследований) США, основателем которого считался У.К. Митчелл[15].

В данной школе большое внимание было уделено проблеме «secular trend», в связи с наличием необходимости проводить точное измерение параметров экономических циклов.

Особенность и наиболее значимый результат разработок школы Митчелля была выработка наиболее четких и строгих методов осуществления измерения параметров

[15] М и т ч е л л ь У.К. Экономические циклы; M i t c h e l l W.C. Business Cycles and Their Causes. Los Angeles, 1959.

экономического цикла.

На данный момент времени комиссия в области исследования делового цикла NBER (Business Cycle Dating Committee) применят данные доходов. выпуска, торговли, занятости, финансового рынка на агрегированном и секториальном уровне, производит расчет частных и сводных конъюнктурных индексов, делает акцент на определении переломных точек цикла экономического и определении лагов, которые возникают в циклической динамике разных показателей[16].

В данном подходе было сформировано представление о деловом классическом цикле, цикле экономического роста.

Ключевой результат развития теории конъюнктуры в Гарвардской школе бизнеса – это соединение ее с концепцией экономического роста и перерождение в технологию прогнозирования макроэкономического.

Достижения школы NBER в области осуществления выбора лидирующих показателей динамики циклической экономики и разработке конъюнктурного агрегатного индекса были сведены в цельную и единую методологическую систему, которая включала в себя модели экономического роста и определение роли индикаторов неравномерности тенденции экономического роста.

На данный момент времени главные задачи в области проведения конъюнктурного исследования, которые достаточно четко были сформулированы В.М. Штейном в 20-е годы XX века нашли свою реализацию в практике прогнозирования макроэкономического и коррекции цикла экономического.

На данный момент времени теория конъюнктуры почти потеряла собственное самостоятельное значение и превратилась в специализированный раздел определённых дисциплин науки.

Современная европейская и американская экономическая наука осуществляет рассмотрение конъюнктурного анализа в качестве инструментария для проведения оценки составляющей неравномерной тенденции экономического роста на макро- и мезо-экономических уровнях.

Основанные на методологии соответствующей разработки мировых и российских конъюнктурных институтов ориентированы на осуществление составления макроэкономических прогнозов.

---

[16] S t o c k J.H., W a t s o n M.W. Business cycle fluctuiations in US Macroeconomic Time Series // Handbook of macroeconomics / Ed. by J.B. Tailor and M. Woodford. Amsterdam, 1999. P. 9.

С целью построения прогнозов применяется достаточно широкая система показателей, которая предназначена для осуществления отражения делового цикла, цикла роста, более краткосрочной динамики, которая привязана в основном к нефтяному и финансовым рынкам. Все это более характерно для российской школы.

Европа ориентируется на формирование среднесрочных (10-летних) прогнозов и не рассматривает пересмотр системы показателей прогноза в качестве актуальной проблемы.

На сегодняшний день тон конъюнктурным исследованиям в РФ был задан институтам макроэкономического анализа, прогнозирования, методология которых имеет гарвардское происхождение.

При этом наследие теории конъюнктуры привлекается в качестве эффективного инструмента для проведения анализа динамики фондовых, ценовой динамики, товарных рынков, в маркетинговых исследованиях, где теория конъюнктуры - инструмент и элемент определенных разделов прикладной науки[17].

1.2. Особенности конъюнктуры на железнодорожном транспорте (перевозка нефтяных грузов)

Экономическая конъюнктура транспорта характеризуется изменением совокупности таких показателей, как объем и структура перевозок; уровень тарифов; издержки, доход, прибыль и рентабельность транспортных предприятий; численность занятых, производительность и уровень оплаты труда на транспорте; степень использования пропускных и провозных способностей транспортных магистралей; курсы акций предприятий транспорта и уровень дивидендов по ним и пр.

Все эти показатели испытывают влияние различных факторов: экономических, политических, социальных, технических, естественно-биологических и др.

К экономическим факторам можно отнести платежеспособный спрос предприятий и граждан на перевозки; уровень цен на технику и материалы, потребляемые транспортом; уровень оплаты труда в экономике страны.

Среди политических факторов следует выделить, прежде всего, транспортную политику государства, проявляющуюся в установлении отношений собственности на транспорте, юридическом регулировании взаимоотношений транспортных предприятий с клиентами и условий перевозки, формах государственной поддержки транспортной деятельности (строительстве путей сообщения, субсидировании перевозок за счет

[17] Но з д р е в а Р. Б., Ц ы г и ч к о Л. И. Маркетинг: как побеждать на рынке. М., 1991.

бюджета). В тех случаях, когда транспорт находится в федеральной или муниципальной собственности, транспортная политика выражается в непосредственном регулировании со стороны соответствующих административных органов. Влияет на транспорт и общая экономическая политика правительства – налоговая, бюджетная, кредитно-денежная, антимонопольная и т.п., а также уровень политической стабильности в стране и отдельных регионах.

Среди социальных факторов на транспортный рынок влияет, прежде всего, структура общества (по доходам, половозрастная и т.п.), уровень урбанизации, уровень безработицы, непосредственно воздействующие на рынок пассажирских перевозок, а опосредованно – и на рынок грузовых перевозок.

Очевидно, что экономические, политические и социальные факторы транспортной конъюнктуры настолько тесно переплетаются, что разделить их можно лишь условно. Например, отношения собственности, налоговая политика, расслоение общества по уровню доходов можно рассматривать и как чисто экономические факторы.

Что касается технических факторов, влияющих на конъюнктуру транспорта, то в их числе следует выделить количество и качество постоянных устройств и подвижного состава с распределением по регионам.

Естественно-биологические факторы воздействуют на транспортный рынок и со стороны спроса, и со стороны предложения.

Со стороны спроса они проявляются, прежде всего, в неравномерности перевозок по времени (сезонные перевозки сельскохозяйственных грузов и топлива; сезонная и внутрисуточная неравномерность пассажирских перевозок). Со стороны предложения - в зависимости себестоимости перевозок от природных условий (рельефа местности, температуры, осадков).

На конъюнктуру транспортного рынка влияет конъюнктура рынков отдельных товаров, рынка труда, а также общая экономическая конъюнктура в стране и мире.

Определяющее значение в системе показателей экономической конъюнктуры транспорта играют показатели объемов перевозок.

Рост объемов перевозок при прочих равных условиях обеспечивает повышение доходов транспортных компаний, при этом эксплуатационные расходы растут медленнее, чем доходы, в силу двух причин.

Во-первых, пропорционально объемам изменяются только переменные расходы, зависящие от размеров движения поездов.

Во-вторых, бóльшие объемы перевозок дают возможность реализовать более эффективную технологию. Например, если говорить о железнодорожных перевозках, то рост грузопотоков позволяет повысить средний вес поезда, а тем самым – производительность локомотивов, локомотивных бригад и т.д. А это значит, что и переменные расходы будут увеличиваться не прямо пропорционально объемам перевозок, а более замедленно.

В результате себестоимость перевозок при росте их объемов относительно снижается, что, наряду с ростом доходов, также положительно влияет на прибыль и рентабельность деятельности.

Рост объемов перевозок требует дополнительных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры и закупку подвижного состава, а с другой стороны, за счет роста прибыли создает возможности для роста инвестиций.

При уменьшении объемов перевозок динамика остальных производственных показателей имеет обратную тенденцию, нежели при их росте: доходы сокращаются, себестоимость растет, прибыль, рентабельность и инвестиции падают. (Специальные меры по изменению технологии перевозок и содержания технических средств, экономии эксплуатационных затрат могут обеспечить снижение себестоимости и формирование дополнительных инвестиционных возможностей и при падении объемов перевозок. Но и в этом случае негативное воздействие падения объемов будет нивелировано, а не отменено).

Таким образом, динамика объемов перевозок определяющим образом воздействует на экономическую конъюнктуру транспорта. Поэтому экономическая конъюнктура транспорта может быть в самом общем виде рассмотрена исходя из динамики объемов перевозок.

Железнодорожный транспорт России начиная с 1999 года находится на повышающейся волне конъюнктуры. Грузооборот в 2007 году превысил уровень 1998 г. (последнего года спада, предшествовавшего началу роста экономики) более чем в 2 раза, а пассажирооборот – почти на 14%.

Анализ и прогноз конъюнктуры дают адекватное, системное представление о характере существующих и будущих экономических процессов. Поэтому исследование экономической конъюнктуры должно служить основой и текущего, и стратегического управления транспортной деятельностью.

Как уже отмечалось, конъюнктурная динамика является результатом деятельности многочисленных экономических субъектов, преследующих собственные цели. Поэтому

значимый фактор её формирования – уровень конкуренции в соответствующей сфере экономической деятельности.

Для определения уровня конкуренции на транспортном рынке могут использоваться следующие показатели:

а) коэффициент рыночной концентрации (CR) – сумма долей на рынке работ/услуг (выраженных в процентах) определенного числа (n) крупнейших хозяйствующих субъектов, действующих на данном рынке.

б) индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (HHI) – сумма квадратов долей на рынке работ/услуг (выраженных в процентах) всех хозяйствующих субъектов, действующих на данном рынке.

При этом доля каждой компании-продавца на рынке (Di) определяется применительно к установленному временному интервалу, к продуктовым и графическим границам, а также к составу хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке, и исчисляется как отношение реализованного им на рынке объема услуг к общему реализации услуг.

При количестве действующих на рынке хозяйствующих субъектов менее 15 для оценки состояния конкурентной среды используется коэффициент рыночной концентрации, рассчитываемый для трех крупнейших хозяйствующих субъектов, действующих на рынке (CR-3) и индекс Герфиндаля-Гиршмана (HHI). В случае, если их количество составляет 15 и более, может использоваться только коэффициент рыночной концентрации CR-3.

В соответствии с различными значениями коэффициентов концентрации и индексов Герфиндаля-Гиршмана выделяются три типа рынка:

I высококонцентрированные рынки:

при 70% < CR-3 < 100%;

2000 < HHI < 10000;

II умеренно концентрированные рынки:

при 45% < CR-3 < 70%;

1000 < HHI < 2000;

III низкоконцентрированные рынки:

при CR-3 < 45%;

HHI < 1000.

При различных сочетаниях перечисленных показателей оценки конкурентной среды (Di, CR-3, HHI) рынок характеризуется различным состоянием.

2. Анализ мирового и российского нефтяных рынков на железнодорожные перевозки нефтяных грузов

2.1. Анализ мирового нефтяного рынка

В течение последних 50 лет мировой рынок нефти прошел через серию кризисов, вызванными как экономическими, так и политическими причинами. (рис. 2.1.)

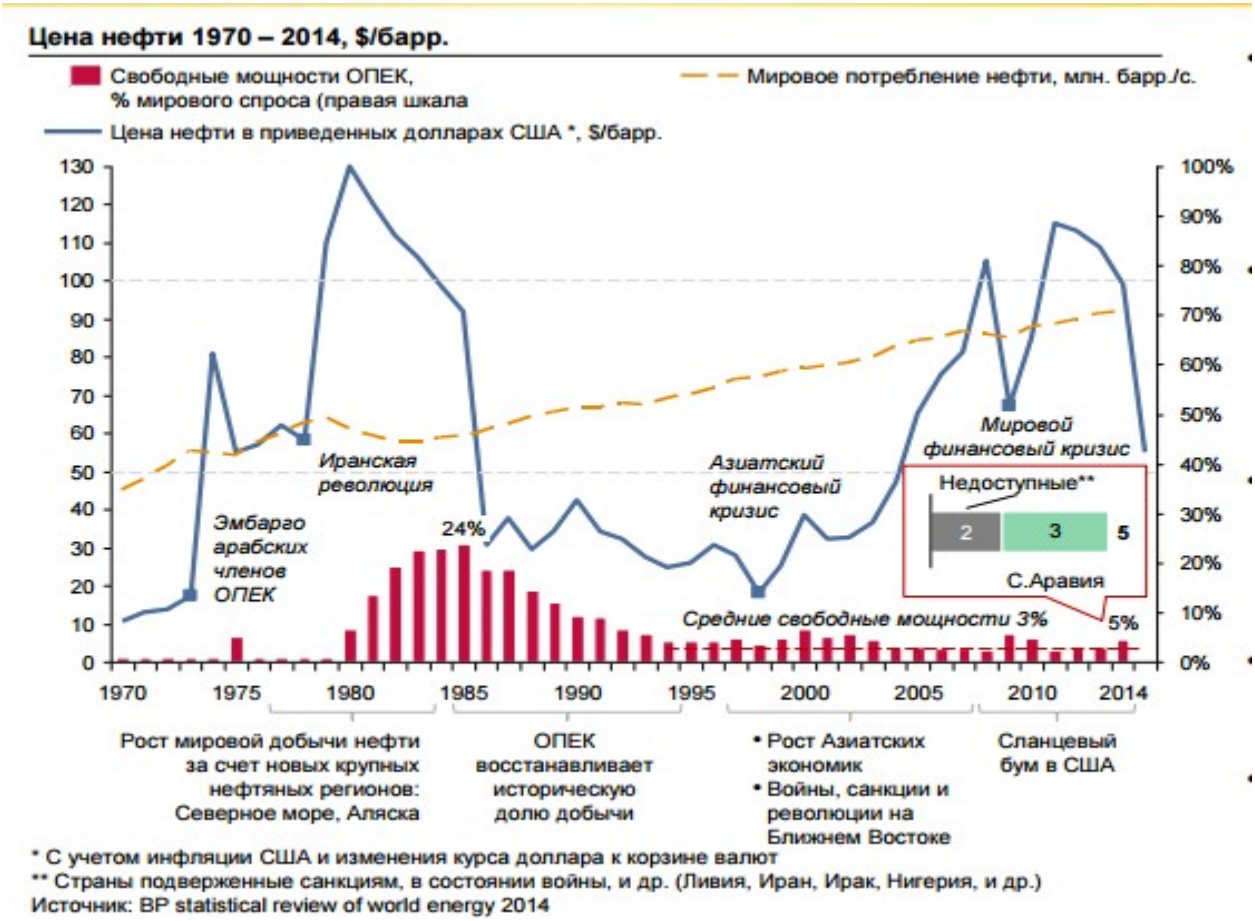


Рис. 2.1. Динамика цен на нефть 1970 – 2014 годы

В 2014 г. произошло существенное падение цен на нефть, при отсутствии адекватных экономических предпосылок. Снижение цен 2014 г. напоминает кризис 1985-го года по масштабам падения цен в приведенных цифрах, но не по экономическим предпосылкам. При этом скорость формирования и развертывания кризиса 2014 г. превосходит все что мы видели когда-либ. Средний уровень свободных мощностей за

последние 20 лет около 3%. Текущий избыток поставок сезонный и не превосходит 1,5-2 млн. барр./с. или 2%.

Фундаментальные дисбалансы в 2014 г. – это всего лишь рябь на воде по сравнению с цунами перепроизводства 1985 года. (рис. 2.2.)

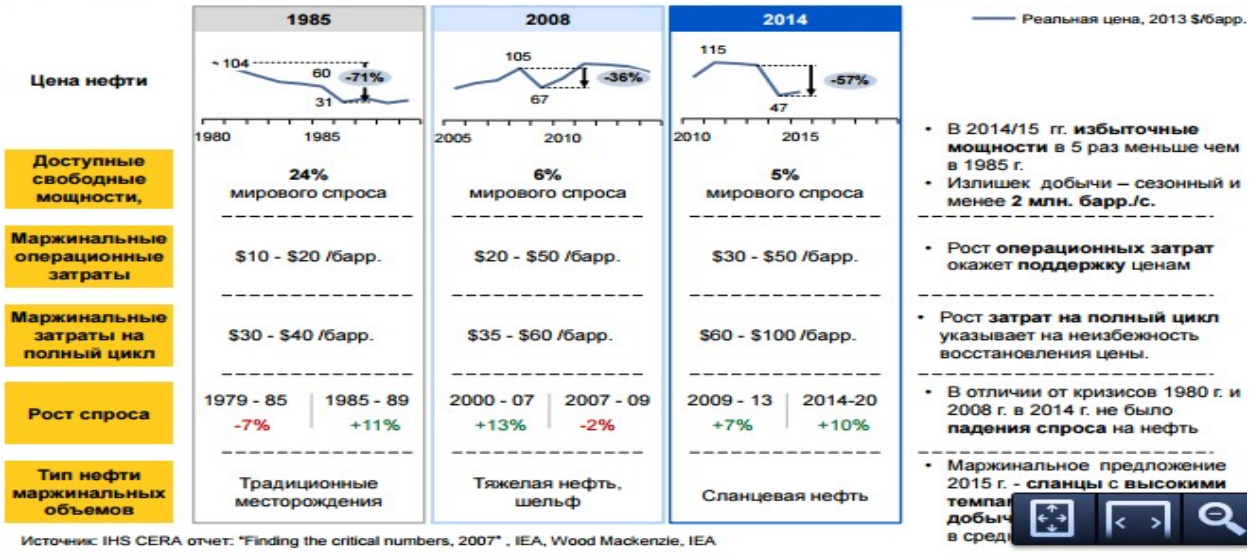
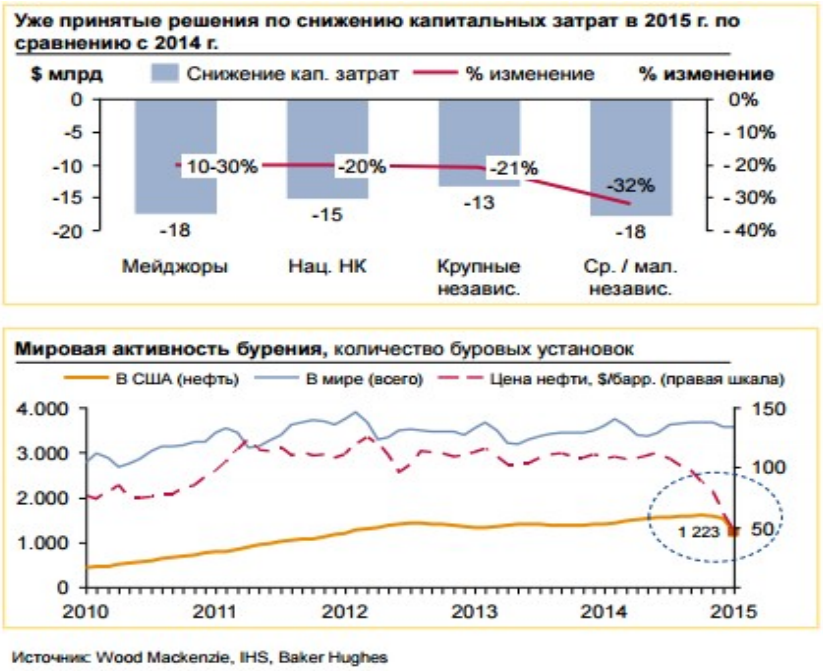


Рис. 2.2. Цена на нефть

Нефтяные компании снижают капитальные расходы – озвучены планы по снижению затрат на $65 млрд., по итогам 2015 г. по оценкам Wood Mackenzie ожидаются снижения на $100 млрд:

– Total: 2 проекта нефтяных песков в Канаде

– Chevron: бурение в канадской арктике (Beaufort Sea), проект фрекинга в Польше. (рис. 2.3.)



Источник: Wood Mackenzie, IHS, Baker Hughes

Рис. 2.3. Изменение на рынке мировой нефти

Наибольшие сокращения у средних и малых независимых компаний, многие из которых вовлечены в сланцевую добычу.

Объявлено о сокращении 20 тыс. сотрудников сервисных компаний (вкл. 16 тыс. в Schlumberger и Baker Hughes).

Уже озвучены планы по снижению капитальных затрат в добыче в 2015 г. на 20-30%, в США снижается количество нефтяных буровых установок.

Количество нефтяных буровых установок в США в январе 2015 г. уже снизилось на 276 шт. (-18%).

На рисунке 2.4. представлен анализ действий участников рынка на мировой нефтяном рынке.

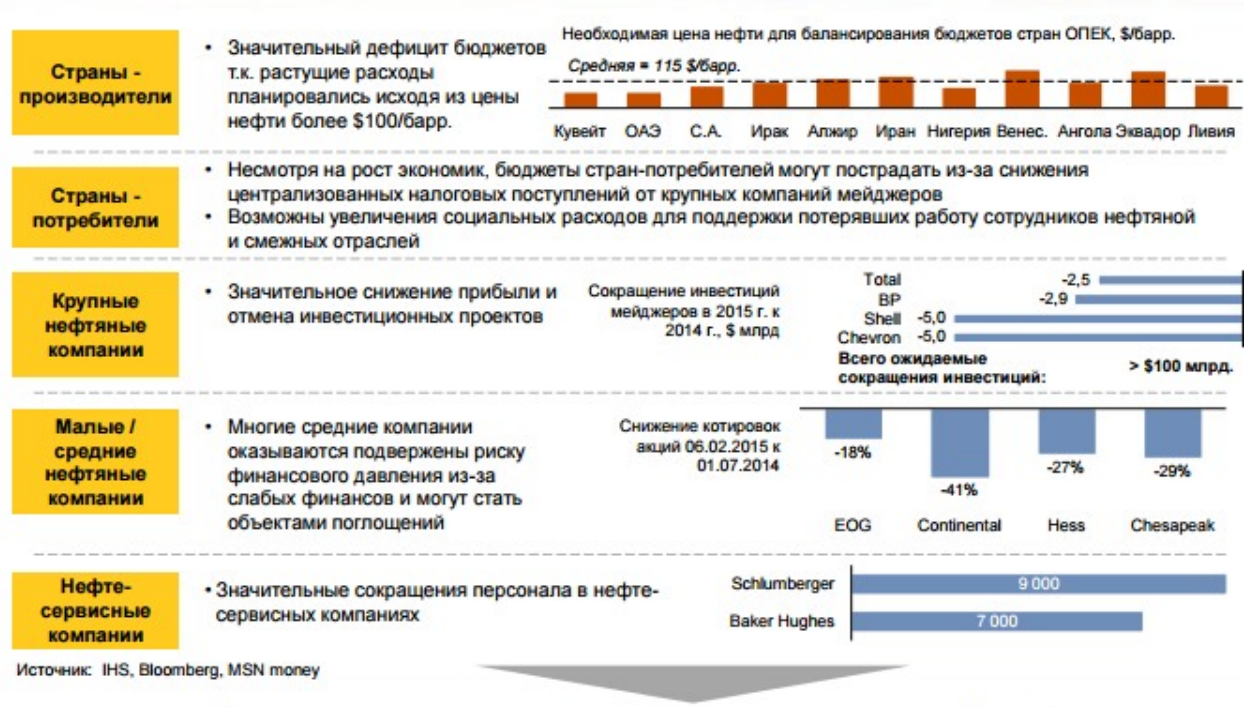


Рис. 2.4. Участники мирового нефтяного рынка

Действия по снижению цен на нефть разрушают инвестиционный фундамент нефтяной отрасли и наносят ущерб бюджетам стран производителей и потребителей.

Продолжительное снижение инвестиций в добычу на фоне растущего спроса и падающей базовой добычи может привести к дефициту нефти. (рис. 2.5.)

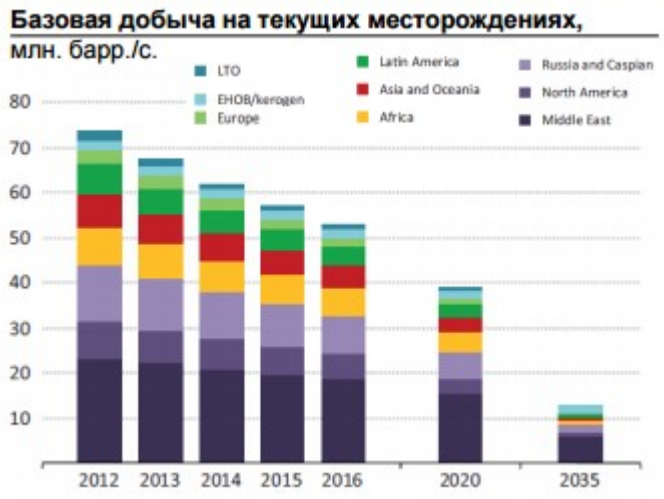


Рис. 2.5. Базовая добыча на текущих месторождениях

Средний темп падения базовой добычи нефти в мире на существующих месторождениях -6% в год, или 6 млн. барр./с каждый год.

Падение средневзвешенной базовой добычи в США -28% в год, из-за высоких темпов истощения сланцевых скважин (минус 30-50% в год).

Объем излишних мощностей 2 млн. барр./с. может быть сбалансирован менее чем за год.

Рост населения и высокая доля нефти в потреблении энергетики, обеспечат рост мирового спроса на нефть в долгосрочной перспективе. (рис. 2.6.)



Рис. 2.6. Спрос на жидкие углеводороды в мире

При прочих равных рынок может быть сбалансирован одним только ростом спроса в течение 1-2 лет.

Структура текущей мировой добычи дает обманчивое представление об источниках будущей добычи, которая зависит от ресурсов. (рис. 2.7.)

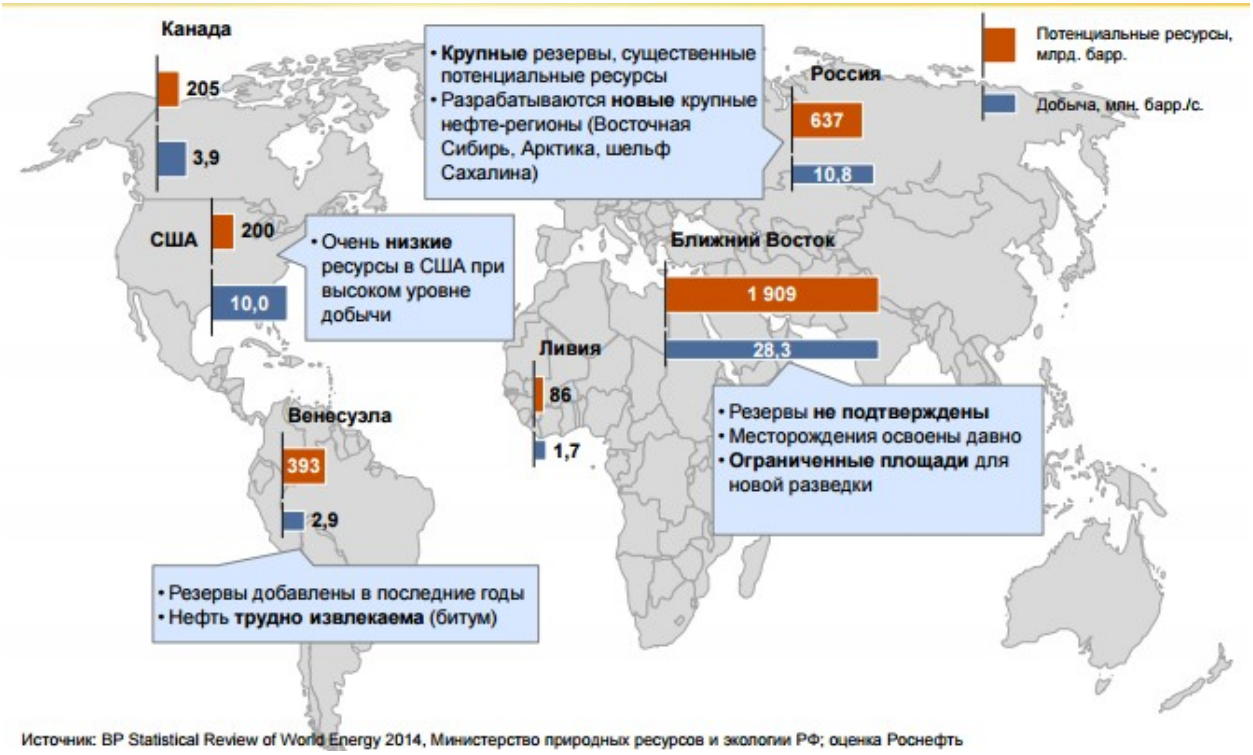


Рис. 2.7. Структура текущей добычи рынка мирового нефти

Капитальные затраты крупнейших МНК растут, при стабильном или снижающемся уровне добычи.

Даже в условиях высоких цен на нефть, крупнейшие международные нефтяные компании (МНК) не смогли нарастить добычу нефти и газа.

Доля природного газа в суммарном объеме добычи углеводородов МНК растет. За первые 9 месяцев 2014 г. добыча нефти и природного газа МНК составила 551 млн т н.э., что на 4,3% ниже уровня 9 месяцев 2013 г. (рис. 2.8.)



Рис. 2.8. Добыча крупных МНК

При этом происходил постоянный рост капиталовложений МНК. По отношению к 2005 г. капиталовложения МНК выросли более чем в два раза, а у Chevron – более чем в 4 раза. (рис. 2.9.)



Рис. 2.9. Капиталовложения МНК

Однако в 2014 г. МНК начали реализовывать программы сокращения капиталовложений и оптимизации портфеля активов. Это привело к тому, что

капиталовложения МНК за 9 месяцев 2014 г. составили $109,5 млрд, что на 4,8% ниже капиталовложений за аналогичный период 2013 г. В условиях низких цен на нефть эта тенденция усиливается.

Растущая роль финансовых игроков в формировании цен на нефть ведет к потере связи между экономикой нефти и её ценой.

За 20 лет объем открытых позиций фьючерсов Brent и WTI вырос в 9,5 и 4,5 раз соответственно, на фоне роста спроса на нефть лишь на 32%. Огромный рост «бумажных» транзакций приводит к большему влиянию финансовых факторов на рынке. Финансовые рынки склонны к экономике «пузырей»: кризис dot.com 2000 г., кризис ипотечных кредитов 2008 г.

Поставки нефти слишком важны для ежедневной жизни чтобы подвергать их риску финансовых пузырей. Несмотря на предпринимаемые усилия, финансовые рынки могут быть подвержены манипулированию (сговор в установлении ставок LIBOR, дутые рейтинги AAA для ипотечных ценных бумаг, и др.).

Нефтяной отрасли нужна стабильность и пониженные риски для поддержания долгосрочных инвестиций и производства.

С начала 2014 г. котировки Европейских компаний, специализирующихся на разведке и добыче, упали на 42% на фоне падения цен на нефть. (рис. 2.10.)

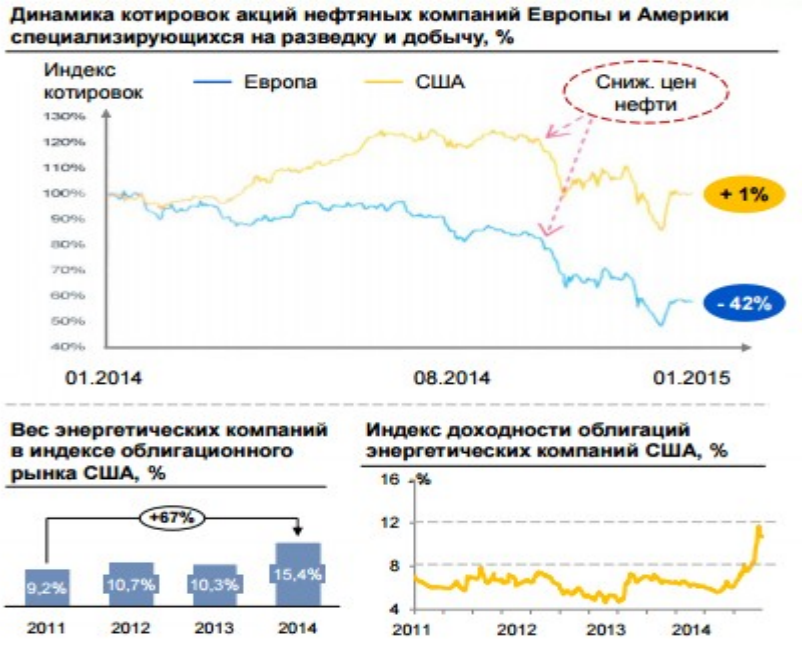


Рис. 2.10. Финансовые показатели мирового нефтяного рынка

В то же время, котировки американских компаний с фокусом на сланцевой нефти торгуются на уровне начала 2014.

С окончанием политики количественного смягчения в США спекулятивный капитал переключился на «сланцевую нефть» в США, подогреваемый налоговыми льготами и субсидиями.

Излишнее и протекционистское регулирование вредит развитию нефтяной отрасли. (рис. 2.11.)

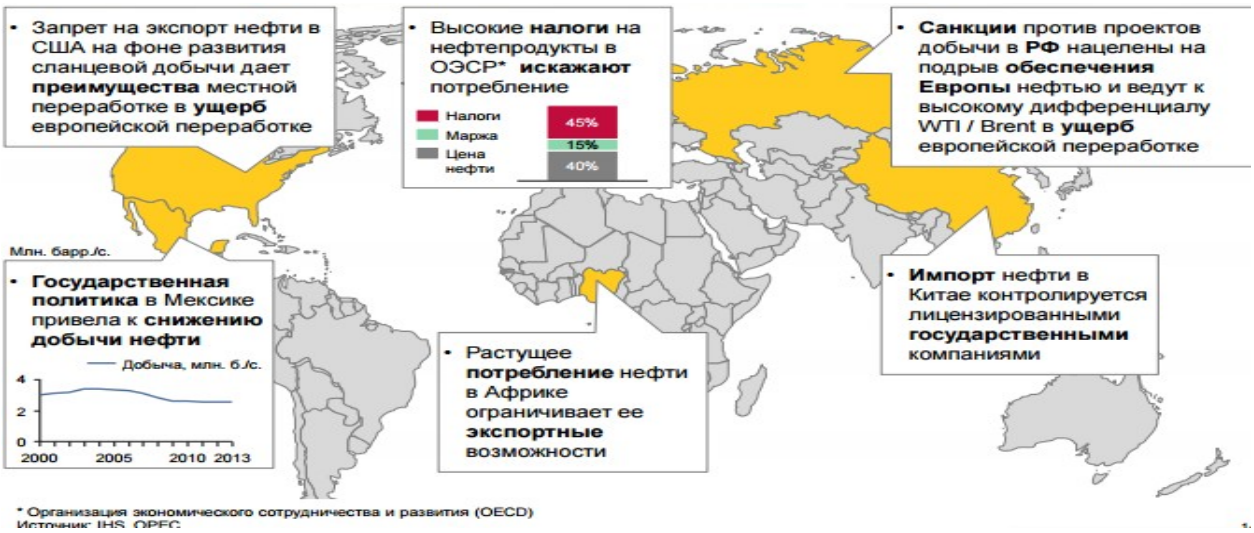


Рис. 2.11. Регулирование мирового нефтяного рынка

Приводит к регионализации и дисбалансу мирового рынка нефти и нефтепродуктов, что подрывает мировую энергобезопасность.

Потребление нефтепродуктов может существенно отличаться из-за особенностей налогообложения.

Правительства потребителей и производителей нефти конкурируют за извлечение ренты из нефти.

США имеет преимущество в марже переработки относительно Европы.

ОПЕК более не является единой централизованной организацией из-за противоречий стран-членов. (рис. 2.12.)

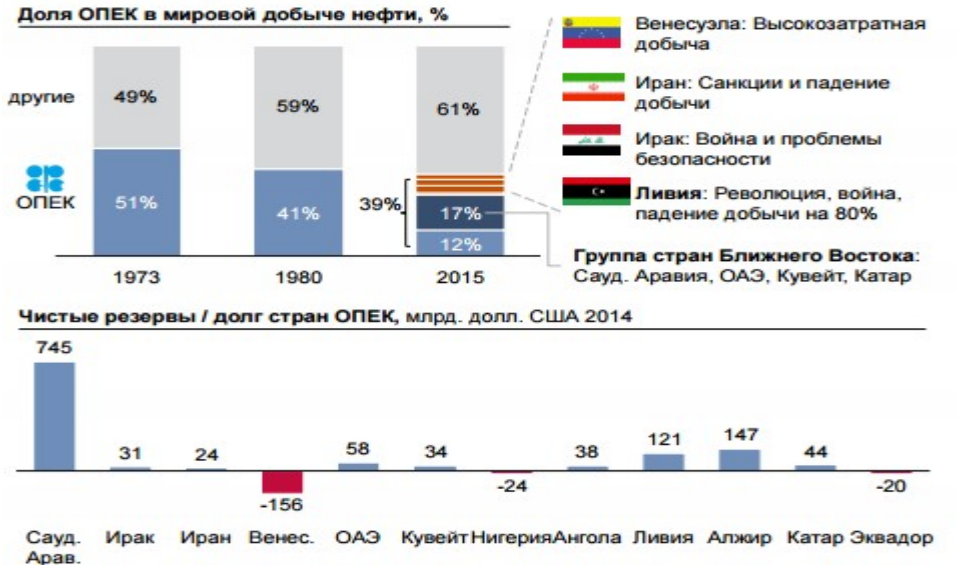


Рис.2.12. ОПЕК

С 1980-х догов доля ОПЕК стабильна, но:

Интересы членов ОПЕК не совпадают – некоторые страны не учитывают интересы других стран с ограниченными финансами и высокими социальными обязательствами.

Большинство стран ОПЕК лишены крупных финансовых резервов, необходимых как для роста добычи (инвестиции в РиД), так и для снижения добычи (социальные обязательства)

Только группа стран Ближнего Востока имеет значительные финансовые резервы и свободные мощности для снижения / роста добычи и проводит собственную нефтяную политику.

Бизнес и реальные участники рынка нефти могут противопоставить возросшим рискам более тесное взаимодействие по цепочке стоимости и построение долгосрочных отношений. (рис. 2.13.)



Рис. 2.13. Взаимодействие на мировом рынке нефти

2.2. Анализ российского нефтяного рынка

Российский нефтегазовый комплекс, как и вся экономика страны, в последнее время столкнулся с целым рядом новых вызовов. Важнейшие из них, по мнению Минэнерго России, показаны на слайде. Это:

- ухудшение ценовой конъюнктуры на мировых рынках нефти и газа;
- секторальные санкции США и стран ЕС;
- высокая степень зависимости отраслей ТЭК от импортных технологий и оборудования.

И если первые два вызова действительно являются чем-то новым, неожиданным, то высокая степень зависимости отраслей ТЭК от импортных технологий и оборудования складывалась годами и десятилетиями и, на наш взгляд, является закономерным следствием той экономической политики в стране, которая проводилась все последние десятилетия.

В целом же все эти вызовы и события последних месяцев ещё раз убедительно продемонстрировали, что экономика России, при всей ее открытости и интеграции в окружающий мир, должна быть самодостаточной и опираться, прежде всего, на собственные ресурсы и собственные технологии.

Среди всей совокупности новых вызовов особое место занимают экономические санкции, которые все чаще становятся инструментом в мировой политике. Их вводят в отношении различных стран и для прекращения военных действий, и как средство давления с целью заставить уважать права человека, либо изменить внутреннюю политику, и для других целей. По имеющимся оценкам, с 1945 г. по 2000 г. санкции применялись 160 раз. Причём, более половины из этих случаев пришлось на период с 1980 по 2000 г.

В этом году дошла очередь и до России. Цель санкций ещё в сентябре этого года хорошо объяснил пресс-секретарь Белого дома Джош Эрнест: «Нашей целью с самого начала было заставить Россию заплатить экономическую цену за их действия на Украине и изолировать Россию за эти действия. Информация о падении курса их валюты соответствует воздействию режима скоординированных с нашими союзниками в Европе американских санкций, который мы наблюдали до сих пор. Это свидетельство того, что Россия платит за действия по дестабилизации Украины», Информационное агентство REGNUM.

Практически повторил его слова и Акира МУТО, заместитель Генерального директора Департамента Европы МИД Японии, выступая 30 октября этого года в городе Ниигата на международной конференции «7-й Японо-Российский Диалог по вопросам энергетики и экологии»: «Мы вместе с США и ЕС приняли участие в санкциях, чтобы увеличить экономические затраты России... Сейчас курс рубля падает, стоимость российских активов снижается, рост экономики замедлился. Это и есть результаты наших санкций».

Свою оценку санкций дало Министерство энергетики России. Её озвучил Министр А.В. Новакна 11-й встрече министров энергетики стран АТЭС 2 сентября 2014 г. в Пекине: эти санкции, по существу, способствуют разрушению сложившейся за многие годы системы сотрудничества в сфере энергетики, затрудняют развитие рынков и препятствуют осуществлению необходимых инфраструктурных проектов.

Западные санкции в отношении нефтегазового комплекса России действуют по двум направлениям. Во-первых, это запрет США и ЕС на акционерное и долговое (сроком более 90 дней) финансирование российских государственных банков и компаний. Это так называемые финансовые санкции. Во-вторых, это уже упомянутые секторальные санкции.

Формально финансовые санкции введены против ограниченного круга российских банков и компаний. Но на деле практически никто из российских заёмщиков сегодня не может привлечь капитал на внешних рынках, поскольку большинство банков и

инвесторов из зарубежных стран работает на американском или европейском рынке и не хочет иметь проблем с властями США и ЕС.

Что касается секторальных санкций, которые правильнее было бы назвать технологическими, то они касаются запрета на ввоз в Россию оборудования, технологий, на оказание услуг для российских проектов на глубоководном шельфе (на глубине более 150 м), в Арктике (на шельфе севернее Полярного круга) и на месторождениях сланцевой нефти, которая в российской терминологии называется трудноизвлекаемой нефтью.

Западные финансовые санкции на нефтегазовый комплекс и крупнейшие нефтегазовые компании России в настоящее время оказывают главным образом косвенное влияние через дестабилизацию макроэкономических параметров развития страны.

Во-первых, это отток частного иностранного капитала из России. Причём, обеспокоенность экспертного сообщества вызывает то, что происходит он в условиях, когда российская макроэкономическая ситуация является весьма благоприятной на фоне мировой. Разделяют эту обеспокоенность и некоторые западные специалисты. Так, бывший помощник по экономической политике министра финансов США в администрации Рональда Рейгана Пол Крейг Робертсв своём блоге написал, что существуют различия между экономическими факторами, побуждающими иностранных инвесторов выводить свой капитал из страны, и рыночными манипуляциями, игрой на понижение курса на валютном рынке. Уход инвесторов, в частности, также может являться следствием спекуляций с курсом валюты. "Если бы результаты (ситуацию на рынке — прим. РИА Новости) определялись экономическими факторами, то свою стоимость терял бы доллар, а не рубль", — добавляет Робертс.

Во-вторых, это снижение кредитных рейтингов России и связанные с ним резко ухудшившиеся условия доступа на внешние финансовые рынки в целях получения кредитов, размещения ценных бумаг и др. операций. В частности, закрываются зарубежные кредитные линии для российских компаний, повышаются ставки кредитования, сокращаются иностранные инвестиции в нашу экономику.

В-третьих, это риски появления новых санкций, типа принятого 11 декабря Конгрессом США (Сенатом и Палатой представителей) законопроекта под названием «Акт о поддержке свободы Украины 2014 года». Как известно, этот законопроект, внесённый сенатором-республиканцем Бобом Коркером совместно с главой Комитета по иностранным делам демократом Робертом Менендесом взамен не прошедшегов Сенате «Акта о предотвращении агрессии со стороны России — 2014»(известного как

«Законопроект сенатора-республиканца от штата Теннесси Боба Коркера»), даёт право Президенту США вводить санкции против иностранных граждан и компаний, которые инвестируют в российские проекты по нетрадиционной добыче нефти, и наделяет его широкими полномочиями по введению новых ограничений на экспорт оборудования для российского ТЭКа.

Как сообщил 12 декабря 2014 «Коммерсантъ-Online», «Если президент решит, что Газпром забирает значительные объёмы газа у стран, входящих в НАТО, а также у таких стран, как Украина, Молдавия, Грузия, то он должен ввести (против него) санкции не позднее чем через 45 дней»,- говорится в документе.

Для минимизации последствий косвенного влияния западных санкций правительством РФ и Центральным банком России предусматривается ряд мер по корректировке денежно-кредитной и финансовой политики в целях активизации внутренних механизмов формирования денежных ресурсов. В настоящее время подобные меры рассматриваются в профильных министерствах и ведомствах страны, какие-то из них уже приняты. Но результаты этой деятельности пока не внушают оптимизма.

На крупнейшие компании нефтегазового комплекса России финансовые санкции оказывают и прямое влияние.

В-первых, растёт рыночная доходность корпоративных долларовых облигаций этих компаний, которая и так выше, чем аналогичных ценных бумаг компаний развитых стран. Для наших компаний это будет означать дополнительные процентные платежи на обслуживание долга и, соответственно, снижение прибыли.

Во-вторых, сильно осложнится привлечение средств именно в долларах — так как оно подразумевает участие американских финансовых институтов в обеспечении расчётов, даже если сами они не выступают держателями долга. По состоянию на конец II квартала 2014 г. только Роснефть и Новатэк имели облигационные выпуски и займы, номинированные в долларах, более чем на 65 млрд. долл.

И хотя большая часть долга — это долгосрочные синдицированные кредиты, а также средства, полученные в качестве предоплаты от покупателей, в 2015 г. Роснефть и Новатэк должны рефинансировать около 15 млрд. «долларовой» задолженности, из которых 14 млрд. долл. приходится на Роснефть.

Анализ показывает, что введённые санкции непосредственно финансовому положению этих компаний, по-видимому, не угрожают. Непосредственного риска дефолтов нет. Кроме того, влияние финансовых санкций со временем будет.скорее всего, ослабевать.

Однако многие инвестиционные проекты столкнутся с трудностями или будут отложены.

К настоящему времени развитие нефтегазового комплекса России в значительной мере связано с международным сотрудничеством. И это не только экспорт углеводородов. Иностранные компании широко участвуют (или намереваются участвовать) в реализации различных проектов на территории нашей страны. И в этом плане влияние западных технологических санкций со временем будет только усиливаться.

Чего стоит только программа освоения арктического шельфа нашей крупнейшей компании ОАО «НК «Роснефть».

Роснефть придерживается стратегии активного сотрудничества с международными компаниями, в том числе и со своим стратегическим партнёром — Exxon Mobil. В последние годы были созданы несколько совместных предприятий, которые должны реализовать 10 новых проектов. В частности, в 2013 г. Роснефть и Exxon Mobil подписали соглашение об участии американской компании в освоении семи участков на российском шельфе. В рамках этих соглашений американская сторона должна профинансировать проведение работ по геологоразведке на миллиарды долларов.

Так, в рамках этих обязательств в сентябре 2014 г. две компании осуществили бурение самой северной скважины в России «Университетская-1» на шельфе Карского моря, открыв одно из крупнейших месторождений. В 2013 г. Роснефть и Exxon Mobil подписали соглашение о создании Арктического центра, американская компания должна профинансировать его на 450 млн. долл.

И по всем этим, да и другим, проектам ударили санкции – как финансовые, так и секторальные.

И на различных конгрессах и форумах, и в научных журналах мы неоднократно отмечали, что будущее российского нефтегазового комплекса, конкурентоспособность его продукции на мировом рынке во многом будут зависеть от того, насколько отечественной науке и российским компаниям удастся продвинуться в создании новых, особенно прорывных, революционных технологий по всей «цепочке» от разведки до потребления углеводородов. И в первую очередь это касается технологий эффективного освоения углеводородных ресурсов арктического шельфа и ресурсов нетрадиционных источников нефти и газа, принципиально новых технологий дальнего транспорта природного газа, глубокой переработки углеводородного сырья.

Именно по этим направлениям зависимость России от импортного технологического оборудования не просто велика или недопустимо велика. Она продолжает расти.И это

притом, что целевая установка действующей Энергетической стратегии России на период до 2030 года (ЭС-2030) однозначна: потребность отраслей ТЭК к 2030 году в основном должна удовлетворяться за счёт российского оборудования. Доля импортных машин в объёме закупаемого оборудования должна составить на конец первого этапа реализации Стратегии не более 12%, второго этапа – не более 8%, а к 2030 г. она должна снизиться до 3-5%.

И санкции, введённые против России, должны дать дополнительный стимул реализации этой целевой установки Энергетической стратегии, развитию импортозамещения, позитивным сдвигам в вопросе локализации производимого для нужд ТЭКа оборудования, восстановлению инновационного процесса в целом и отказу от экспортно-сырьевой модели развития экономики России в пользу перехода к ресурсно-инновационному социально-ориентированному типу экономического развития. Тем более, что санкции, по всей видимости, сохранятся не один год. Как отмечает Министр экономического развития России А. Улюкаев, «санкционный режим... — это... очень надолго. Я был плохим прогнозистом, когда полагал, что санкции не введут или что введут ненадолго. После того как конгресс США принял законопроект, будет как с поправкой Джексона — Вэника: уже ни Джексона, ни Вэника, а 40 лет история продолжалась. Когда принимается американский закон, его потом очень трудно изменить — это, похоже, на десятилетия. Проблема может быть материальной, может быть нематериальной — просто угрозой, но она будет с нами очень долгое время».

И не случайно, что именно названные выше технологии эффективного освоения углеводородных ресурсов арктического шельфа и ресурсов нетрадиционных источников нефти и газа стали объектами западных санкций. Наши конкуренты и противники тщательно готовятся к таким шагам, выбирают наиболее уязвимые места... Тем самым, в группу риска входят все шельфовые проекты и проекты по освоению месторождений с трудноизвлекаемыми запасами. При этом и российские эксперты, и специалисты Минэнерго и Правительства России хорошо понимают, что могут появиться и новые санкции.

В этих сложившихся принципиально новых, по сравнению ещё с началом текущего десятилетия, условиях важнейшими задачами и, одновременно, высшими приоритетами как энергетической политики России в части развития нефтегазовой отрасли, так и всей государственной научно-технической политики, необходимо признать:

- создание отечественных и адаптирование зарубежных технологий, обеспечивающих значительное снижение издержек производства по всей «цепочке» – добыча, подготовка, транспорт и распределение нефти и газа;
- создание в России совместными усилиями государства и нефтегазовых компаний принципиально новых малотоннажных нефтегазохимических технологий, ориентированных на комплексную переработку природных и попутных газовнепосредственно в районах газо- и нефтедобычи;
- создание эффективных условий привлечения финансовых ресурсов к реализации инновационных проектов.

Последнее тем более актуально в условиях, когда серьёзнейшей проблемой современного научно-технического комплекса страны остаётся его систематическое недофинансирование. И бизнесом России, и представителями академической и отраслевой науки неоднократно предлагались рецепты решения этой задачи, предлагалось незамедлительно отказаться от «остаточного принципа» государственного финансирования науки, придав ей статус защищённой строки бюджета.

Основными контрмерами против введённых санкций в части нефтегазового комплекса страны должны стать:

- совершенствование нормативно-правовой базы развития нефтегазового комплекса в части повышения его инвестиционной привлекательности;
- импортозамещение;
- развитие и ускорение интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза;
- развитие экономического и научно-технического сотрудничества в рамках БРИКС и с другими государствами, не поддержавшими западные санкции.

Пока же у нас «в плюсе» лишь одно: западные санкции, будем надеяться, помогли изменить сознание в нефтегазовой отрасли, понять смысл и содержание термина «технологическая безопасность», по-новому отнестись к уже подзабытому «импортозамещению» в ТЭК.

Кстати: говоря об импортозамещении, надо понимать, что оно должно привести не просто к становлению в стране нового производства, а к производству продукции на высоком конкурентоспособном уровне, которая должна быть ориентирована и на внутренний, и на внешний рынки, поскольку только в этом случае уровень конкурентоспособности продукции будет приемлемым, а достигнутые в результате успехи

не будут утрачены при возвращении к привычному в мире экономическому взаимодействию

Ситуация с санкциями для России осложняется значительным ухудшением ценовой конъюнктуры на мировых рынках нефти и газа, тем более, что страна ещё полностью не оправилась от глобального экономического кризиса 2008-2009 гг., который оказал огромное воздействие на российскую экономику. Помимо резкого сокращения ВВП, промышленного производства и финансовых показателей, кризис привёл к закреплению целого ряда деформаций российской экономики. Он показал слабую устойчивость экономической системы, основанной на производстве продукции с низкой добавленной стоимостью и ориентированной на внешний рынок. Более того, кризис привёл к долгосрочному изменению траектории развития российской экономики: темпы экономического роста резко замедлились и выход на докризисные показатели роста в среднесрочной перспективе представляется маловероятным. Кризис выявил необходимость смены модели развития и одновременно – неготовность экономики и государства к этой смене.Подтверждением этих выводов является динамика ВВП России в сравнении с другими странами БРИК, которая ставит под вопрос все амбициозные проекты руководства страны.

Однако ведущая роль углеводородного топлива в мировом энергетическом балансе в период до 2035-2040 гг. будет сохраняться на фоне ожидающегосясистемного кризиса, который охватит как саму экономику и энергетику, так и политику, включая международные отношения.

Многочисленные исследования российских и зарубежных специалистов дают весомые основания утверждать, что в настоящее время мир стоит на пороге глобальных энергетических изменений, что в развитии мировой энергетики начинаются, разворачиваются и уже происходят серьёзные качественные сдвиги и ожидается смена базовых парадигм всего развития мировой экономики. Соответственно, будущее глобальной энергетики, как и будущее всей мировой экономики, в значительной мере будет определяться такими тенденциями, как:

- балансирование между глобализацией и регионализацией, угрозой энергетического дефицита и наступлением глобального профицита энергоресурсов;
- смена технологических укладов как в производстве топлива и энергии, так и в их потреблении;

- завершение эпохи углеводородов и развитие инновационной безуглеродной энергетики и др.

При этом сохранятся глобальные факторы, генерирующие нестабильность.

Это, прежде всего, меняющееся соотношение между ведущими центрами силы в мире, сохраняющееся экономическое неравенство, дефицит природных ресурсов при существующей модели их потребления, то есть продолжения их расточительного расходования, прогрессирующее загрязнение природной среды, особенно отходами производства, и кризис традиционных моделей экстенсивного развития. Если к этому добавить быстрое развитие коммуникационных технологий, широкую доступность новых механизмов социальной и политической мобилизации, резкое увеличение миграционных процессов и ряд других современных вызовов, то нетрудно заключить, что предстоящее развитие нефтегазового комплекса будет происходить в достаточно сложных условиях.

Серьёзное влияние на будущее мировое развитие будут оказывать и такие внешнеэкономические риски, тенденции и факторы, как:

- обострение целого ряда проблем, с которыми действующие международные институты справляются неудовлетворительно. К ним я бы отнёс угрозу обострения мирового финансово-экономического кризиса; сохранение и даже усиление дисбалансов и накопление диспропорций в мировой торговле, в движении капиталов, в структурной перестройке мировой экономики и финансовой системы;
- рост неопределённости мирового развития, вызванный, в том числе, и возросшим количеством стран, которые определяют формирование мировой экономической динамики. Новые центры силы оказывают растущее воздействие на все мирохозяйственные тренды, меняют конфигурацию мировой торговли, валютной сферы, потоков капитала и трудовых ресурсов;
- нестабильность мировых цен на энергоносители вследствие не только естественных колебаний рынка, но и целенаправленной политики международных структур, контролирующих производство углеводородного сырья и ценообразование на мировом рынке энергоресурсов (ОПЕК, ОЭСР, ЕК, МЭА, крупнейшие транснациональные производители нефти и газа, биржи и международные финансовые институты);
- нарастание скорости изменения ряда ключевых мирохозяйственных тенденций, обусловленной активизацией инновационной деятельности.

Необходимость поддерживать добычу в традиционных провинциях и освоение новых месторождений – драйверы рынка нефтесервисных услуг. (рис. 2.14.)

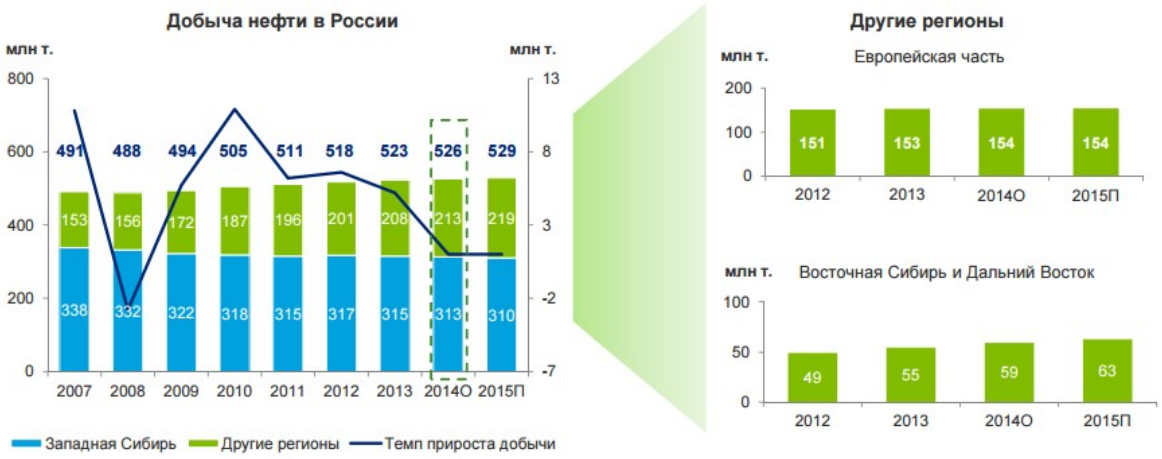


Рис. 2.14. Добыча нефти в России

Объем добычи сохранится на прежнем уровне с возможностью небольшого роста ~ 0.5%. Прогрессирующее сокращение добычи в Западной Сибири как и в предыдущем периоде. Рост операций по увеличению нефтеотдачи: за счет горизонтального бурения, ГРП и новых сервисных технологий. Освоение новых регионов формирует предпосылки роста рынка.

Основные сегменты рынка показывают рост по итогам 2013 года. (рис. 2.15.)



Рис. 2.15. Основные сегменты

Разведка и разработка новых запасов, в т.ч. трудноизвлекаемых, влечет рост спроса на современное оборудование и новые технологии и к росту стоимости нефтесервисных работ.

Падение добычи нефти в 1-2 кв. 2014 г., возможно, заставит компании увеличить программы по интенсификации, сейсморазведке и нефтеотдаче.

Тенденции: консолидация и усиление сервисов ВИНК. (рис. 2.16.)

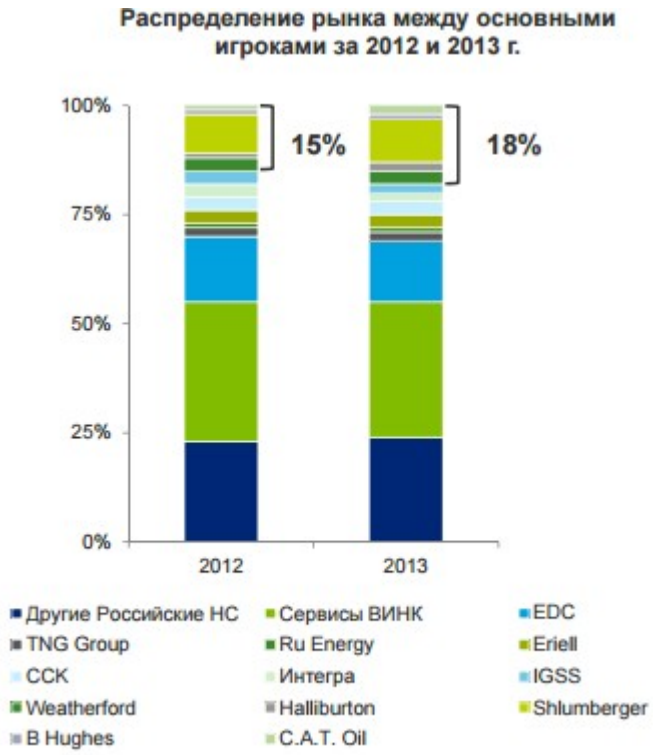


Рис. 2.16. Распределение рынка

Структура игроков нефтесервисного рынка существенно не изменилась, крупнейшими являются сервисы ВИНК, EDC, доля иностранных компаний составляет ~ 18%.

Роснефть укрепляет собственный буровой сервис:

- покупка 100% доли Оренбургской буровой компании
- 30% доли North Atlantic Drilling Ltd.
- покупка подразделений бурения и ТКРС у Weatherford в России и Венесуэле.

Таргин (Башнефть - Сервисные активы) реорганизует нефтесервисный холдинг включающий 11 компаний.

Продолжается обсуждение возможности создания нефтесервисной компании под государственным контролем.

Бурение: прогнозируется снижение темпов роста проходки и увеличение затрат. (рис. 2.17.)



Рис. 2.17. Бурение

По оценкам на конец 2014 г. ожидается снижение проходки. В 1 полугодие 2014 г. проходка уменьшилась на 7.6% в сравнении с 2013 г. Важная проблема рынка - старение парка БУ, износ оборудования превышает 70%. Ускорение строительства, усложнение конструкций скважин, повышение эффективности средств добычи и мобильность оборудования будут определяющими факторами конкурентоспособности.

Бурение: крупнейшие ВИНК формируют 80% спроса, который удовлетворяется лидерами рынка – EDC и Сургутнефтегаз. (рис. 2.18.)

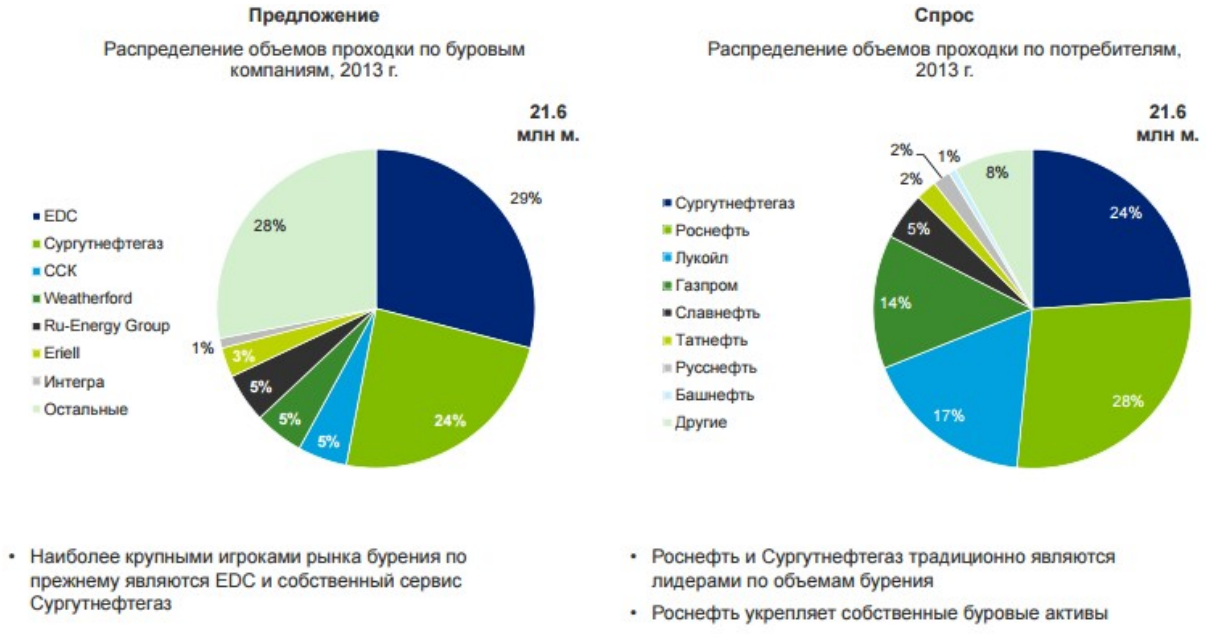


Рис. 2.18. ВИНК. Бурение

ТКРС: Рост объема проводимых операций связан с износом и увеличением фонда скважин. (рис. 2.19.)



Рис. 2.19. Объем рынка ремонтов скважин

Большая часть компаний на протяжении последних лет наращивала объем операций КРС, что связано с устареванием фонда скважин.

Увеличение эксплуатационного фонда скважин (+1.7%).

Рост стоимость одного капитального ремонта росла в течение 2005-13 годов составил 70% (до 65 тыс. $).

Общая динамика рынка ТКРС в денежном выражении позволяет прогнозировать дальнейший рост преимущественно за счет КРС.

Прогноз учитывает, что консолидация нефтяной отрасли будет снижать способность нефтесервисных компаний повышать цены на услуги.

Ожидается дальнейший рост рынка с применением улучшенных технологий сбора данных. (рис. 2.20.)



Рис. 2.20. Объем рынка геофизических услуг

Объемы 2В снижаются, возможен рост 3D и HD сейсмики.

Ожидается дельнейший рост рынка благодаря планам нефтегазовых компаний по геологоразведке новых месторождений и изучение более глубоких горизонтов по зрелым месторождениям.

Сегменты ГИС и сейсмики заняты российскими геофизическими компаниями. (рис. 2.21.)



Рис. 2.21. Распределение рынка ГИС и сейсмических исследований

Лидерами рынка ГИС являются сервисы ВИНК с долей 40%, доля зарубежных компаний составляет ~15%.

IGSS определяет основные тренды на рынке и задает ориентиры развития. Санкции окажут эффект в случае ухода BHues и SLB (ПО интерпретации).

Рынок ГРП рос из-за ухудшающегося качества разрабатываемых ресурсов. (рис. 2.22.)

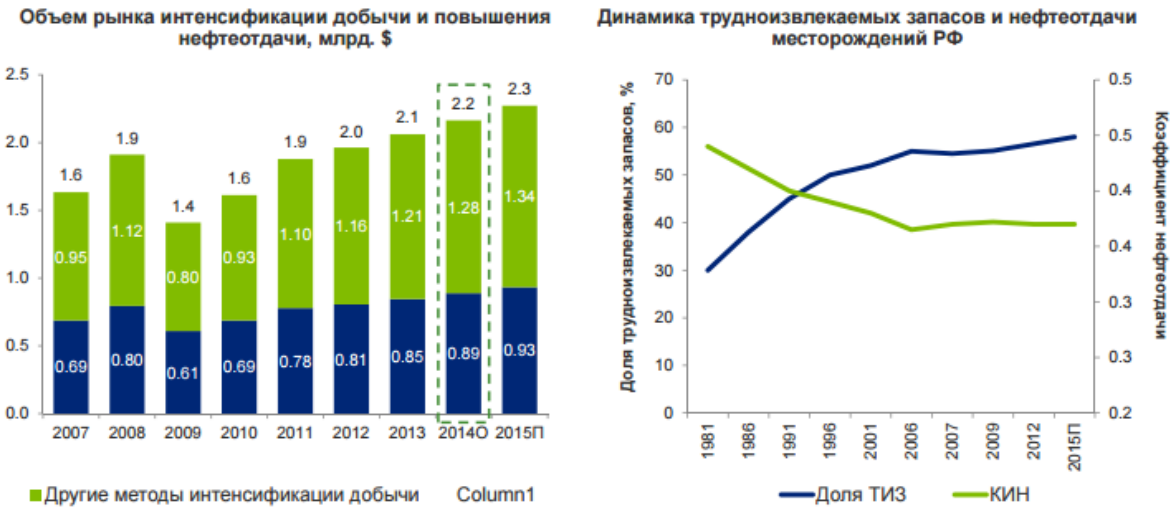


Рис. 2.22. Рынок ГРП

Планы нефтяных компаний по увеличению нефтеотдачи и ориентация на трудно извлекаемые запасы будут стимулировать рынок. Перенасыщение рынка услуг ГРП в последние годы вело к снижению расценок • Рост спроса на сложные высокотехнологичные операции.

3. Анализ железнодорожных перевозок нефтяных грузов

3.1. Процесс организации прогнозирования железнодорожных перевозок нефтяных грузов

Адаптирование понятия стратегического прогнозирования применительно к железнодорожным грузовым перевозкам позволило автору проанализировать процесс подготовки прогноза и планов на основе поступающих из рыночной среды слабых и сильных сигналов о вероятных конъюнктурных трансформациях.

В частности, при стратегическом прогнозировании динамики железнодорожных перевозок нефтегрузов автором был учтен не только возможный рост объемов добычи нефти как важнейшего энергоресурса (рис. 3.1.), но и различные варианты влияния мировой конъюнктуры на темпы роста мирового ВВП[18] (рис. 3.2.).

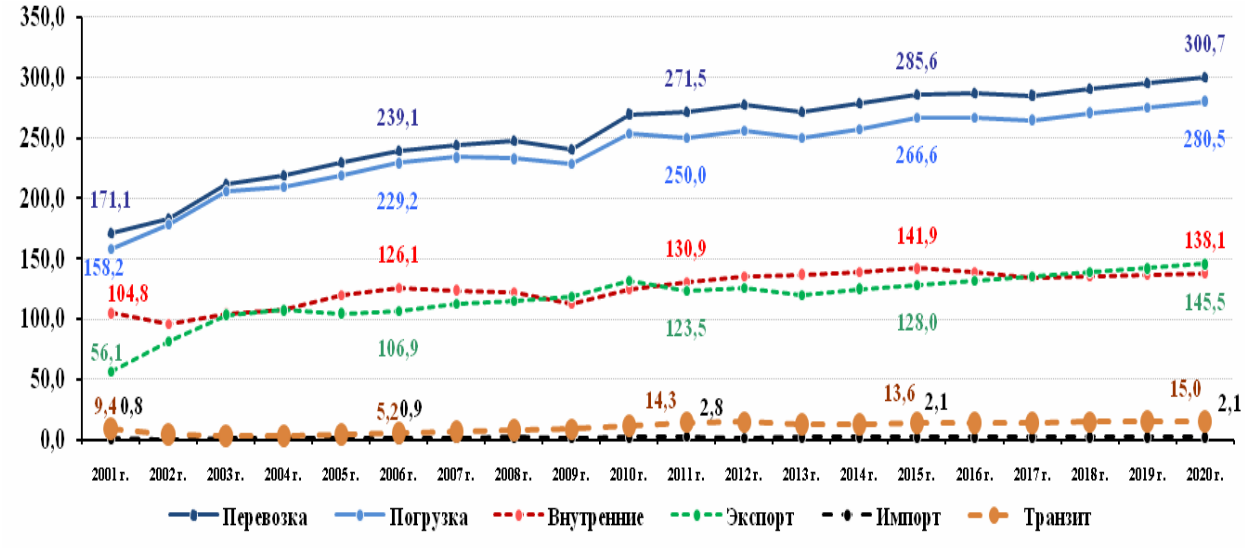


Рис. 3.1. Прогнозная оценка возможного влияния циклов мировой конъюнктуры на динамику железнодорожных перевозок нефтегрузов[19]

[18] Коротаев, А.В. Кондратьевские волны в мировой экономической динамике [Текст] / А.В. Коротаев, С.В. Цирель // Системный мониторинг. Глобальное и региональное развитие. – М.: Либроком, 2010. – С. 189–229.

[19] Замковой А. А. Стратегическое прогнозирование потоков нефтегрузов на участках сети железных дорог / Автореферат - С.10

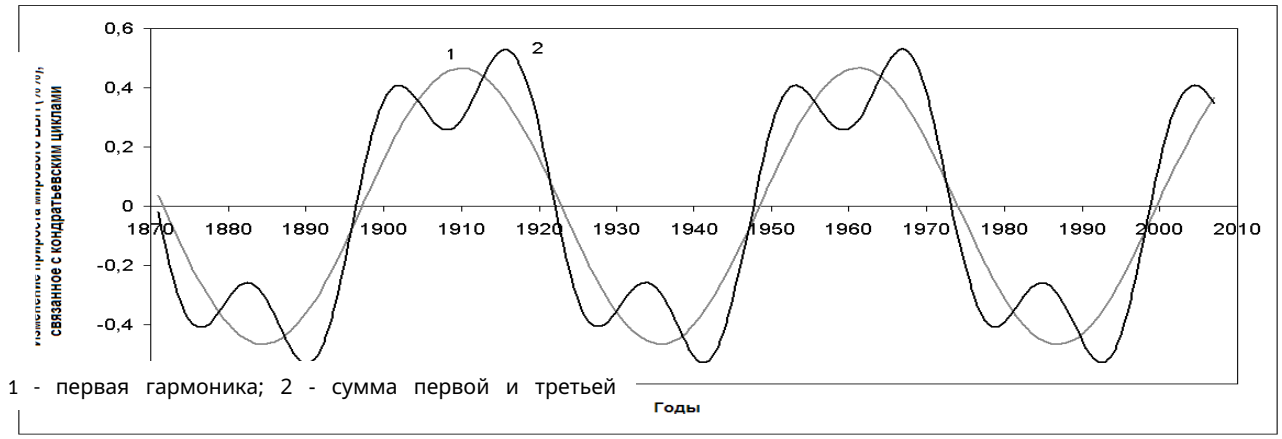


Рис. 3.2. Изменение прироста мирового ВВП, связанное с циклами Кондратьева[20]

Успешность прогнозирования зависит главным образом от таких условий, как объем и качество информации о прогнозируемом процессе и объекте управления, об обоснованности выбора методов ее решения и наличии необходимых вычислительных средств и вычислительного аппарата в соответствии с выбранным методом. Эта информация о прогнозируемом объекте (процессе) черпается из результатов контроля деятельности, а также статистики. Выполненный автором анализ изменений в железнодорожной отрасли отражает их влияние на характер прогнозирования, что дает возможность выбора адекватного метода прогнозирования.

В условиях экономической нестабильности важной задачей является решение проблемы адаптации существующей стратегии к происходящим изменениям и прогнозирования возможных конъюнктурных трансформаций. Важным условием формирования стратегических прогнозов является соблюдение требования стратегического соответствия.

Взаимосвязи стратегического соответствия анализируются как между объектами соседних уровней, так и между объектами, отстоящими друг от друга на два и более уровня. Выполняется установление четких взаимосвязей между задачами развития процесса перевозок нефтегрузов и потребностями в них национальной экономики, а также между задачами развития процесса перевозок и основными направлениями развития транспорта.

В ходе решения проблемы стратегического прогнозирования автором разработана концептуальная схема стратегического прогнозирования объемов грузовых перевозок в

[20] Замковой А. А. Стратегическое прогнозирование потоков нефтегрузов на участках сети железных дорог / Автореферат – с.11

условиях экономической нестабильности (рис. 3.3.), в основу которой положено восприятие поступающих из окружающей среды информационных сигналов. Учитывая различный характер этих сигналов, задача сводится к разграничению и оценке информационных потоков по нескольким уровням. Если поступающие сигналы являются «сильными», то руководство в состоянии дать оценку их значимости и принять соответствующие меры. В случае «слабых» сигналов такой уверенности нет[21].

Примером слабых сигналов в контексте работы железнодорожного транспорта является наблюдаемое снижение темпов роста производства, например, в сырьевой сфере, что свидетельствует о возможном скором снижении объемов грузовых перевозок сырья. Изменяясь во времени, слабые сигналы могут превращаться в сильные, поэтому важной задачей исследования является определение критериев оценки уровня сигнала, а также показателя уровня нестабильности для вычисления временного лага, которым располагает руководство для принятия соответствующих управленческих решений.



Рис. 3.3. Концептуальная схема стратегического прогнозирования объемов грузовых перевозок в условиях экономической нестабильности[22]

[21] Ансофф, И. Стратегическое управление [Текст] / И. Ансофф. – М.: Экономика, 1989. – С. 22–24.

Для стратегического прогнозирования объемов перевозок нефтегрузов по участкам сети железных дорог сильными сигналами могут быть публикуемые государственными органами власти и авторитетными аналитическими организациями прогностические показатели.

3.2. Методика стратегического прогнозирования потоков нефтегрузов на участках сети железных дорог России

В данном исследовании предлагается авторская модификация комплексной системы стратегического прогнозирования потоков нефтегрузов на железнодорожном транспорте, состоящая из укрупненных блоков:

1) блок приема информации, основанный на получении, обработке и интерпретации сильных и слабых сигналов с использованием таких наиболее распространенных методов оценки параметров зависимостей, как метод наименьших квадратов, экспоненциального сглаживания, вероятностного моделирования и адаптивного сглаживания;

2) блок стратегического анализа и прогнозирования, позволяющий на основе экспертно-аналитической составляющей учитывать специфику грузовых перевозок на железнодорожном транспорте, в первую очередь специфику процесса транспортировки нефтегрузов;

3) блок проверки параметров прогнозирования, предполагающий использование вычисляемых с применением факторного и корреляционно-регрессионного методов корректирующих коэффициентов, учитываемых с помощью модифицированного индексного метода.

Предложенная автором в работе схема комплексной системы определения общих прогнозных объемов перевозок нефтегрузов железнодорожным транспортом включает связанные на основе принципа стратегического соответствия расчетно-практический прогнозный и стратегический прогнозный блоки (рис. 3.4.). В основу системы, состоящей из последовательных этапов разработки перспективных объемов перевозок нефтегрузов с формированием матрицы прогнозных на расчетные годы межстанционных корреспонденций, положены статистические и проектные данные о развитии нефтяной промышленности страны в целом и отдельных предприятий отрасли.

[22] Замковой А. А. Стратегическое прогнозирование потоков нефтегрузов на участках сети железных дорог / Автореферат – с.14

В ходе первого этапа матрица корреспонденций заполняется из информационной базы со сведениями об исполненных перевозках грузов для расчета и построения прогнозных моделей за отчетные годы (табл. 3.1.).

На втором этапе составляется база заявок, которая содержит информацию по перспективным межстанционным корреспонденциям (табл. 3.2.).



Рис. 3.4. Комплексная система стратегического прогнозирования объемов перевозок нефтегрузов железнодорожным транспортом[23]

Таблица 3.1.

[23] Замковой А. А. Стратегическое прогнозирование потоков нефтегрузов на участках сети железных дорог / Автореферат – с.16

Матрица корреспонденций[24]

№ стр.	Станц отпр РФ	Дор отпр	Грузоотправитель наим по ЕГРПО	Подгруппа груза	Вид перевозки	Станц назн РФ	Дор наз	Грузополучатель наим по ЕГРПО	Объем перевозок (тыс. т) 2007	Объем перевозок (тыс. т) 2008	Объем перевозок (тыс. т) 2009	Объем перевозок (тыс. т) 2010	Объем перевозок (тыс. т) 2015	Объем перевозок (тыс. т) 2020
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
1	Никель	ЮУР	ОАО "Орскнефтеоргсинтез"	Бензин	Экспорт	Тобол-эк-Рос	ЮУР		160	198	210	177		
2	Лимбей	СВР	ОАО "НОВАТЭК"	Газы энергетические	Экспорт	Бусловс-экс	ОКТ		-	2	10	77		
3	Кириши	ОКТ	ООО "КИНЕФ"	Мазут нефтяной и каменноугольный	Экспорт	Автово-эксп	ОКТ	СП ЗАО "Петербургский нефтяной терминал"	3627	3342	3307	3332		
4	Биклянь	КБШ	ОАО "ТАИФ-НК"	Прочие нефтепродукты светлые	Внутр. перевозки	Алань	КБШ	ООО "Нижнекамская нефтебаза"	639	394	332	298		
5	Сургут	СВР	ООО "Газпромтранс"	Газы энергетические	Внутр. перевозки	Зепецино	ГОР	ЗАО "СИБУР-ТРАНС"	52	68	18	155		
6														
7														

В ходе <u>третьего этапа</u> заносится информация на расчетные годы из базы заявок. Общий вид и пример заполнения базы заявок приведен в таблице 3.2.

Таблица 3.2.

База заявок[25]

№ стр.	Станц отпр РФ	Дор отпр	Грузоотправитель наим по ЕГРПО	Подгруппа груза	Вид перевозки	Станц назн РФ	Дор наз	Грузополучатель наим по ЕГРПО	Объем перевозок (тыс. т) 2015	Объем перевозок (тыс. т) 2020	Источник информации
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1	Осенцы	СВР	ООО "ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез"	Мазут нефтяной и каменноугольный	Экспорт	Высоцк-эксп	ОКТ	ОАО "РПК - Высоцк "ЛУКОЙЛ-II"	890	930	Письмо от 10.05.2011 №357
2	Яничкино	МСК	ОАО "Московский НПЗ"	Бензин	Внутр. перевозки	Петелино	МСК	ООО "Энергетик"	200	200	.....
3											
4											
5											

[24] Замковой А. А. Стратегическое прогнозирование потоков нефтегрузов на участках сети железных дорог / Автореферат – с.16

[25] Замковой А. А. Стратегическое прогнозирование потоков нефтегрузов на участках сети железных дорог / Автореферат – с.17

На четвертом этапе рассмотрена возможность заполнения матрицы корреспонденций в случаях, когда отсутствует информация в базе заявок. В данном случае объем перевозок нефтегрузов на перспективу определяется на основе ретроспективных данных. По умолчанию объемы по корреспонденциям распределяются по последнему отчетному году, также возможно распределение объемов по выбору пользователя по другим отчетным годам.

На пятом этапе заполняется итоговая сводная таблица, куда заносятся данные по объемам перевозок нефтегрузов за отчетные и на расчетные годы разбивкой по видам перевозок и подгруппой груза с переводом данных (в млн т путем деления тыс. т на 1000) (табл. 3.3.).

В рамках шестого этапа осуществляется разработка прогноза общих уровней объемов перевозок в увязке с основными макроэкономическими показателями. На основе прогнозов развития экономики страны, применимых в разрабатываемом в исследовании алгоритме – добычи нефти, экспорта и внутреннего потребления (переработки), – заполняется таблица 3.4.

Таблица 3.4.

Итоговая сводная таблица[26]

№ стр.	Показатель	Подгруппа груза	Объем перево-зок (млн т)	Объем перево-зок (млн т)	Объем перево-зок (млн т)	Объем перево-зок (млн т)	Объем перево-зок (млн т)	Объем перево-зок (млн т)
			2007	2008	2009	2010	2015	2020
	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Перевозки, всего	Нефть сырая	44,8	43,6	41,9	60,1	44,5	35,5
2		Газы энергетические	26,3	26,9	26,9	29,8	47,1	62,1
3		Мазут нефтяной и каменноугольный	58,5	60,9	61,0	67,3	55,0	55,5
4		Бензин	36,4	37,3	36,8	36,4	43,3	46,6
5		Топливо дизельное	52,7	53,1	50,8	50,2	52,8	55,8
6		.....						
7		.....						
8	***Итого***		***243,7***	***248,2***	***240,8***	***269,8***	***291,0***	***306,5***
9	Экспорт	Нефть сырая	19,2	17,4	13,8	26,6	3,5	3,5
10		Газы энергетические	9,8	10,6	11,7	13,5	25,0	30,0
11		Мазут нефтяной и каменноугольный	38,6	42,8	45,5	48,9	40,0	40,0
12		Бензин	11,1	10,1	10,1	8,8	12,7	15,0
13		Топливо дизельное	23,0	22,5	24,3	20,8	22,0	23,0
14		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
16	*Итого*		*112,3*	*115,0*	*118,3*	*131,3*	*129,9*	*148,2*
17	Внутр. перевозки	Нефть сырая	24,1	23,2	24,7	27,9	35,0	26,0
18		Газы энергетические	15,3	14,9	13,6	14,6	20,0	30,0
19		Мазут нефтяной и каменноугольный	18,5	16,5	13,6	16,0	12,0	12,0
20		Бензин	25,1	26,7	26,3	27,1	30,0	31,0
21		Топливо дизельное	29,0	29,3	25,8	28,6	30,0	32,0
22		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
23		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
24	*Итого*		*123,8*	*122,8*	*112,7*	*125,0*	*145,0*	*141,2*
25	Импорт	Нефть сырая	-	-	-	-	-	-
26		Газы энергетические	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
27		Мазут нефтяной и каменноугольный	-	0,2	-	-	-	-
28		Бензин	0,1	0,4	0,3	0,5	0,5	0,5
29		Топливо дизельное	0,2	0,6	0,4	0,6	0,6	0,6
30		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
31		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
32	*Итого*		*1,1*	*2,1*	*1,2*	*2,1*	*2,1*	*2,1*
33	Транзит	Нефть сырая	1,5	3,0	3,4	5,6	6,0	6,0
34		Газы энергетические	1,1	1,3	1,5	1,6	2,0	2,0
35		Мазут нефтяной и каменноугольный	1,4	1,4	1,9	2,4	3,0	3,5
36		Бензин	0,1	0,1	0,1	-	0,1	0,1
37		Топливо дизельное	0,5	0,7	0,3	0,2	0,2	0,2
38		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
39		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
40	*Итого*		*6,5*	*8,3*	*8,6*	*11,4*	*14,0*	*15,0*

В ходе седьмого этапа выполняется увязка матрицы корреспонденций с основными макроэкономическими показателями. Разработанные в исследовании в трех вариантах прогнозные объемы перевозок сырой нефти и нефтепродуктов являются лимитирующими объемами в зависимости от выбранного варианта развития отрасли. При учете всех заявок компаний на перевозки нефтегрузов суммарные объемы отправления в целом по сети превышают объемы отправления, разработанные на основе макроэкономических показателей. Следовательно, требуется корректировка объемов отправления ряда подгрупп, полученных «по заявкам компаний».

[26] Замковой А. А. Стратегическое прогнозирование потоков нефтегрузов на участках сети железных дорог / Автореферат – с.18

Таблица 3.4.

Прогноз общих уровней объемов перевозок нефтегрузов, млн т[27]

№ стр.	Показатель	2007 г	2008 г	2009 г	2010 г	Вариантно					
						Инерционный вариант		Целевой вариант		Максимальный вариант	
						2015 г	2020 г	2015 г	2020 г	2015 г	2020 г
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
	ВВП*, %	**108,5**	**105,6**	**92,2**	**104,0**	**103,3**	**103,0**	**105,8**	**104,6**	**106,9**	**106,2**
	Промышленное производство, %**	**106,8**	**100,6**	**90,7**	**108,2**	**102,4**	**102,4**	**104,8**	**104,0**	**105,7**	**104,9**
1	**Добыча нефти**	**491,3**	**488,5**	**494,3**	**504,9**	**453,0**	**395,0**	**505,0**	**505,0**	**553,0**	**547,0**
2	**Экспорт сырой нефти**	**238,5**	**221,6**	**226,0**	**234,1**		**190,0**	**265,0-275,0**			**275,0**
3	*в т.ч. железнодорожным транспортом*	*19,2*	*17,4*	*13,8*	*26,6*	*1,5*	*1,0*	*2,4*	*2,4*	*4,9*	*4,6*
4	*др. видами транспорта*	*219,3*	*204,2*	*212,2*	*207,5*		*189,0*	*262,6-272,6*			*270,4*
5	**Переработка**	**227,7**	**235,7**	**235,6**	**248,8**		**205,0**	**240,0-230,0**			**272,0**
	в т.ч. поставки сырой нефти										
6	*железнодорожным транспортом*	*24,1*	*23,2*	*24,7*	*27,9*		*12,1*	*25,3-14,7*			*19,1*
7	*др. видами транспорта*	*203,6*	*212,5*	*210,9*	*220,9*		*192,9*	*214,7-215,3*			*252,9*
8	Экспорт нефтепродуктов	111,4	115,6	120,7	131,5		95,0	114,0-110,0			145,0
9	*в т.ч. железнодорожным транспортом*	*83,3*	*87,0*	*92,8*	*91,2*		*54,2*	*76,3-54,2*			*79,6*
10	*др. видами транспорта*	*28,1*	*28,6*	*27,9*	*40,3*		*40,8*	*37,7-55,8*			*65,4*
11	Внутрироссийское потребление нефтепродуктов	114,0	118,9	112,6	114,4		110,0	126,0-120,0			127,0
12	*в т.ч. железнодорожным транспортом*	*84,4*	*84,7*	*74,4*	*82,5*		*77,7*	*89,0-84,7*			*89,7*
13	*др. видами транспорта*	*29,6*	*34,2*	*38,2*	*31,9*		*32,3*	*37,0-35,3*			*37,3*
14	**Отправление железнодорожным транспортом, (за исключ. газов энергетических)**	**211,0**	**212,3**	**205,7**	**228,2**		**145,0**	**193,0-156,0**			**193,0**
15	*Нефть сырая*	*43,3*	*40,6*	*38,5*	*54,5*		*13,1*	*27,7-17,1*			*23,7*
16	*Нефтепродукты*	*167,7*	*171,7*	*167,2*	*173,7*		*131,9*	*165,3-138,9*			*169,3*
17	Экспорт	102,5	104,4	106,6	117,8		55,2	78,7-56,6			84,2
18	*Нефть сырая*	*19,2*	*17,4*	*13,8*	*26,6*	*1,5*	*1,0*	*2,4*		*4,9*	*4,6*
19	*Нефтепродукты*	*83,3*	*87,0*	*92,8*	*91,2*		*54,2*	*76,3-54,2*			*79,6*
20	Внутр. перевозки	108,5	107,9	99,1	110,4		89,8	114,3-99,4			108,8
21	*Нефть сырая*	*24,1*	*23,2*	*24,7*	*27,9*		*12,1*	*25,3-14,7*			*19,1*
22	*Нефтепродукты*	*84,4*	*84,7*	*74,4*	*82,5*		*77,7*	*89,0-84,7*			*89,7*

Используемую при прогнозировании информацию условно разбиваем на две части – обучающую и контрольную. В процессе работы с обучающей информацией выполняется спецификация модели по конкретным числовым параметрам. После этого применяется контрольная информация, которая, как правило, должна соответствовать наиболее актуальному временному интервалу (год, квартал), что позволит установить качество прогноза и определить допустимую величину расчетного отклонения от целевого параметра. В случае если расчетное отклонение находится в интервале 3–5%, что является

[27] Замковой А. А. Стратегическое прогнозирование потоков нефтегрузов на участках сети железных дорог / Автореферат – с.19

критерием качества прогноза, делается заключение в отношении пригодности специфицированной модели для перспективного прогнозирования.

Для стратегического прогнозирования потоков нефтегрузов на участках сети железных дорог выполним модификацию индексного метода, основанного на приведении с помощью индексов перспективных изменений объекта настоящих показателей к будущему.

$$\Pi_{пр} = \Pi_{б}^{'} * J_1 * J_2 * J_{3.} * J_4 * J_5 * J6 \ ,$$

где

$\Pi_{пр}$ – прогноз объемов производства;

$\Pi_{б}$ – базисный (исходный) объем производства.

В индексном методе процесс прогнозирования спроса на продукцию предприятия осуществляется путем:

- определения доли рынка по объему продаж данной продукции в перспективе (J_1);

- установления динамики спроса на основе анкетного опроса потребителей (J_2);

- изучения уровня конкуренции и тенденции развития производства у конкурентов (J_3);

- анализа качества товара и динамики перспектив его повышения (J_4);

- анализа динамики цен на аналогичную продукцию и ее заменители (J_5);

- изучения тенденций экономической конъюнктуры на внутреннем и международных рынках в области производства и потребления товара (J_6).

Таким образом, для определения прогнозных объемов перевозок нефтегрузов в каждой корреспонденции в увязке с основными макроэкономическими показателями используется следующая формула:

$$V_{кор.i}^{\substack{расч.г \\ увяз.макроэк. \\ пок-ми}} = V_{кор.i}^{расч.г.} * k_{вериф.макр} * k_{смеж.тр} * k_{вериф.г.о.,г.п.} * k_{топол.разв.сети} * k_{тариф.} * k_{тов.рын} * k_{терм.лог.центр}$$

,

где $k_{вериф.макроэк.}$ – коэффициент верификации заявляемых грузоотправителями и грузополучателями перспективных объемов перевозок нефтегрузов железнодорожным

транспортом в увязке с основными перспективными показателями социально-экономического развития Российской Федерации и других стран;

$k_{смежн.тр-та}$ – коэффициент влияния перспективных уровней развития смежных (альтернативных) видов транспорта на перспективные объемы перевозок нефтегрузов железнодорожным транспортом, с учетом ожидаемых переключений грузопотоков между конкурирующими видами транспорта, исходя из фактического и прогнозируемого уровня конкуренции на рынке транспортировки нефтяных грузов, целевых параметров стратегических документов, регламентирующих долгосрочное развитие трубопроводного и внутреннего водного транспорта, а также условий долгосрочных договоров между организациями нефте- и газохимической промышленности, с одной стороны, и основными поставщиками сырья и инфраструктурными компаниями – с другой[28];

$k_{вериф.г.о.,г.п.}$ – коэффициент верификации при взаимных расхождениях планируемых грузоотправителями и грузополучателями перспективных объемов перевозок основных нефтегрузов железнодорожным транспортом;

$k_{топол.разв.сети}$ – коэффициент влияния перспективной топологии развития сети железных дорог на перспективные объемы перевозок нефтегрузов железнодорожным транспортом;

$k_{тариф.}$ – коэффициент влияния перспективных уровней изменения тарифов железнодорожного и смежных (альтернативных) видов транспорта на перспективные уровни объемов перевозок нефтегрузов железнодорожным транспортом, с учетом оценки эластичности перевозок нефтяных грузов к изменению уровня тарифов на грузовые железнодорожные перевозки[29];

$k_{терм.лог.центр.}$ – коэффициент влияния реализации проектов строительства терминально-логистических центров на сети железных дорог на перспективные уровни объемов перевозок нефтегрузов железнодорожным транспортом;

$k_{тов.рынков.}$ – коэффициент влияния конъюнктуры мировых и российских товарных рынков на перспективные объемы перевозок нефтегрузов железнодорожным транспортом.

В таблице 3.5. представлен выполненный автором расчет первичных коэффициентов верификации на примере компании ОАО «Орскнефтеоргсинтез».

Таблица 3.5.

[28] Методические рекомендации по указанным типовым договорам утверждены приказом Минэнерго России от 28.03.2014 г. № 150

[29] В настоящее время, по оценкам, он составляет 1,07

Расчет первичных коэффициентов верификации

Заявка	Перечень факторов	Степень влияния	Оценка фактора	Произведение
ОАО «Орскнефтеоргсинтез»	Упоминание в концепциях, стратегиях, программах	0,1132	0,2	0,02264
	Политические, экономические и иные ограничения	0,103	1	0,103
	Стадия реализации проекта	0,0851	0,5	0,04255
	Технические условия ОАО «РЖД»	0,085	0,5	0,0425
	Срок реализации проекта	0,078	0,5	0,039
	«Возраст» проекта	0,0738	1	0,0738
	Заинтересованность других компаний	0,0732	0,6	0,04392
	Состояние транспортной инфраструктуры	0,0713	0,5	0,03565
	Цель проекта	0,0673	1	0,0673
	Существующие и проектируемые аналогичные проекты	0,06	0,5	0,03
	Информация об инвесторе	0,0905	0,8	0,0724
	Источник финансирования	0,0506	0,5	0,0253
	Права на земельный участок под планируемый объект	0,049	0,5	0,0245
Первичный коэффициент верификации для заявки ОАО «Орскнефтеоргсинтез»				**0,62256**

Расчет корректирующего значения выполнен по разработанной автором формуле:

$$\kappa_{вериф.го,гп} = \frac{V}{\sum (V_i * k_i)},$$

где

V – целевой управляющий параметр;

V_i – заявляемый объем перевозок i-й заявки;

k_i – первичный коэффициент верификации, рассчитанный для i-й заявки.

$$\frac{5000}{966*0{,}62256+145*0{,}61852+4700*067798+250*0{,}55076+230*0{,}6272}=1{,}20206$$

На последнем этапе путем перемножения содержащихся в заявках объемных показателей, соответствующих первичных коэффициентов и корректирующего значения получаются значения, общая сумма которых соответствует целевому параметру:

ОАО «Орскнефтеоргсинтез»: 966 * 0,62256 * 1,20206 = 723

Итого: 723+108+3 830+166+173=5 000

Результаты выполненных расчетов приведены в таблице 3.6.

Таблица 3.6.

Фрагмент данных о перспективных объемах отправления нефтегрузов

Станц. отпр. РФ	Грузоотправитель наим. по ЕГРПО	Объем перевозок (тыс. т)	Скорректированный объем перевозок (тыс. т)
		2020 год	
Никель	ОАО «Орскнефтеоргсинтез»	966	723
Лимбей	ОАО «НОВАТЭК»	145	108
Кириши	ООО «КИНЕФ»	4700	3830
Биклянь	ОАО «ТАИФ-НК»	250	166
Сургут	ООО «Газпром-транс»	230	173
ВСЕГО		**6 291**	**5000**

В соответствии с имеющейся информацией об инвестиционных проектах, с учетом планов компаний-грузовладельцев и баланса объемов производства и потребления сырой нефти и нефтепродуктов на отечественном и зарубежных рынках автором рассчитаны прогнозные объемы перевозок нефтегрузов и представлены в таблице 3.7.

Таблица 3.7.

Прогнозные объемы перевозок нефтегрузов

	2010 год	2011 год	2015 год	2020 год
Всего	**80,2**	**81,8**	**117,9**	**135,5**
порты Северо-Западного региона	33,3	35,7	71,5	85,6

порты Юга	23,1	22,6	36,5	39,7
порты Дальнего Востока	23,8	23,5	9,9	10,2

Учитывая возможную перспективу увеличения объемов транспортировки нефтегрузов по участкам сети железных дорог России, обоснованным представляется применение целого ряда мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам.

4. Экономическая безопасность

4.1. Сущность понятия «экономическая безопасность»

Надежное обеспечение экономической безопасности на всех уровнях возможно при условии устойчивого функционирования транспортной отрасли, так как ее потенциал является определяющим стабилизирующим фактором антикризисного развития, гарантом экономического роста и поддержания экономической независимости и безопасности страны. Транспорт объединяет регионы страны, обеспечивает потребность народного хозяйства в перевозках людей и грузов, представляет собой связующее звено между производителями и потребителями товаров и услуг. В этом состоит его огромное социально-экономическое значение для государства и общества в целом. Нарушения в работе транспортного комплекса могут привести к серьезным негативным последствиям для экономической безопасности страны.

Экономическая безопасность предприятия - это состояние наиболее эффективного использования корпоративных ресурсов для предотвращения угроз и обеспечения стабильного функционирования предприятия в настоящее время и в будущем. Экономическая безопасность предприятия характеризуется совокупностью качественных и количественных показателей, важнейшим среди которых является уровень экономической безопасности. Уровень экономической безопасности предприятия — это оценка состояния использования корпоративных ресурсов по критериям уровня экономической безопасности предприятия. С целью достижения наиболее высокого уровня экономической безопасности предприятие должно следить за обеспечением максимальной безопасности основных функциональных составляющих своей работы. Функциональные составляющие экономической безопасности предприятия — это совокупность основных направлений его экономической безопасности, существенно отличающихся друг от друга по своему содержанию.

Современный этап реформирования экономики требует нового подхода к управлению предприятиями, выработки такой хозяйственной политики и стратегии, которые позволяют организации поддерживать конкурентные преимущества в долгосрочном периоде.

На многих предприятиях система управления не адекватна требованиям рыночной экономики. Руководители и менеджеры предприятий часто не знакомы с современным состоянием и разработками теории и методологии управления и продолжают использовать в своей деятельности принципы, формы и приемы, которыми пользовались в дореформенный период. Современным инструментом управления развитием организации в условиях нарастающих изменений во внешней среде и связанной с этим неопределенности является методология стратегического менеджмента.

Анализ литературных источников по проблеме формирования экономической безопасности для различных институциональных уровней свидетельствует о разнообразии мнений авторов относительно основных терминов, что затрудняет понимание исследуемых процессов. Итак, с целью уточнения категориального аппарата по вопросам научных исследований подробно рассмотрим сущность понятия экономической безопасности.

По мнению Е.А.Олейникова, «экономическая безопасность предприятия - это состояние наиболее эффективного использования корпоративных ресурсов для предотвращения угроз и для обеспечения стабильного функционирования предприятия в настоящее время и в будущем». В другом фундаментальном труде - «Стратегия бизнеса», подготовленного к изданию Институтом стратегического анализа и развития предпринимательства, - сказано, что «экономическая безопасность предприятия (фирмы) - это такое состояние данного хозяйственного субъекта, при котором жизненно важные компоненты структуры и деятельности предприятия характеризуются высокой степенью защищенности от нежелательных изменений».

Н.В.Матвеев предлагает следующее определение экономической безопасности предприятия: «это состояние предприятия, при котором обеспечивается стабильность его функционирования, финансовое равновесие и регулярное извлечение прибыли, возможность выполнения поставленных целей и задач, способность к дальнейшему развитию и совершенствованию».

В литературе встречаются и другие очень близкие к цитируемым определения экономической безопасности предприятия. Например, сотрудник Академии управления МВД России кандидат юридических наук В.П. Мак-Мак отмечает, что «экономическая

безопасность - это состояние наиболее эффективного использования всех видов ресурсов в целях предотвращения (нейтрализации, ликвидации) угроз и обеспечения стабильного функционирования предприятия в условиях рыночной экономики».

По мнению О.В.Климочкина, экономическая безопасность предприятия (фирмы, корпорации) - это «состояние защищенности его жизненно важных интересов в финансово-экономической, производственно-хозяйственной, технологической сферах от различного рода угроз, в первую очередь социально-экономического плана, которое наступает благодаря принятой руководством и персоналом системы мер правового, организационного, социально-экономического и инженерно-технического характера».

Следует отметить, что в целом в данных определениях основные методологические положения теории экономической безопасности соблюдены. Все авторы исходят из того, что экономическая безопасность – это некая система. Во всех определениях присутствует целевая установка этой системы – предотвращение или ликвидация возможных угроз. В то же время полагаем, что возможно дополнение и уточнение высказанных определений.

Такое понимание экономической безопасности позволяет показать, что предприятие, находясь в ситуации неопределенности, непредсказуемости, изменения, как внутренних условий хозяйствования, так и внешних (политических, макроэкономических, экологических, правовых и др.), принимает рисковые решения в условиях жесткой конкуренции, добивается предотвращения, ослабления или защиты от существующих или прогнозируемых опасностей и угроз, обеспечивает достижение целей бизнеса. При этом ресурсы предприятия (земля, капитал, кадровый потенциал, предпринимательские способности менеджеров, информация, интеллектуальная собственность, технология и т.д.) используются не только для предотвращения опасностей и угроз, а прежде всего для достижения основных целей бизнеса.

А. Бандурка считает, что это состояние и способность экономической системы противостоять опасности разрушения ее организационной структуры и статуса, а также препятствиям достижения целей развития.

П. Орлов дал такое определение экономической безопасности - это состояние и способность противостоять любым факторам опасности, разрушающих организационные структуры и ограничивают способность реализовать общественную миссию.

А теория экономической безопасности выдающегося ученого Г. Пастернака-Таранушенко несколько отличается от предыдущих. Он считал, что экономическая безопасность - это состояние государства, за которого она снабжена возможностью

создания и развития разума для плодотворной жизни ее населения, перспективного развития ее экономики в будущем и рост благосостояния ее жителей.

А. Новикова трактует экономическую безопасность как состояние защищенности экономических интересов личности, общества, государства от экономических угроз и влияющих на них других угроз национальной безопасности .

По мнению М. Фоминой, экономическая безопасность - состояние защищенности экономических интересов личности, общества, государства от экономических угроз национальной безопасности, которые на них влияют.

Мнения авторов имеют разногласия: П. Орлов и А. Бандурка считают, что это способность противостоять любым факторам опасности, а А. Новикова, М. Фомина, Г. Пастернак-Таранушенко говорят, что это состояние защищенности экономических интересов личности, общества и государства от экономических угроз. Проанализировав все понятия, можно предложить свое видение понятия экономической безопасности - это состояние и способность государства и экономической системы противостоять разного рода опасностям, а также обеспечивать перспективное развитие экономики и благосостояния населения.

Существует также такая точка зрения, что экономическая безопасность предприятия - это состояние наиболее эффективного использования ресурсов с целью ликвидации угроз и обеспечения эффективного и стабильного функционирования предприятия в текущем и перспективном периодах. Необходимо отметить, что экономическая безопасность предприятия характеризуется совокупностью качественных и количественных показателей, главным из которых является уровень экономической безопасности, что составляет результат оценки состояния использования ресурсов предприятия по критериям экономической безопасности.

Каждое предприятие направлено на получение максимальной прибыли или предпринимательского дохода. Для этого необходимо эффективно функционировать, поэтому стратегию экономической безопасности целесообразно рассматривать как стратегию повышения эффективности деятельности предприятия. В свою очередь, можно дать определение стратегии экономического повышения - это экономическая система обеспечения экономической безопасности предприятия в долгосрочном периоде, составляет совокупность частных взаимосогласованных и взаимообусловленных составляющих, объединяет единая глобальная цель - достижение высокого уровня экономической прибыли.

В нашей стране именно сейчас нужно развивать и совершенствовать экономическую безопасность, для этого необходимо теоретически обосновывать проблемы, а также разрабатывать практические рекомендации по их решению. Следует отметить, что на государственном уровне в решении проблемы экономической безопасности уже сделаны первые шаги, но теоретические и практические аспекты экономической безопасности предприятий еще практически не исследованы.

Так, в ряде работ понятие «экономическая безопасность предприятия» рассматривается как обеспечение условий сохранения коммерческой тайны и других секретов предприятия. Такая трактовка экономической безопасности характерно в основном для публикаций 90-х гг. прошлого столетия. Изменение форм собственности, выход предприятий на внешний рынок, использование новой технологии привели к тому, что вопросы сохранения коммерческой тайны в деятельности предприятий приобрел особую актуальность. Каждое предприятие стремилось защищать свои коммерческие тайны, интеллектуальную собственность и вообще информацию как ценный товар. Обеспечение экономической безопасности рассматривалось прежде всего как защита информации.

Проблему экономической безопасности предприятия в указанном контексте и предлагалось решать, исходя из предпосылки, что степень надежности системы хранения информации определяется уровнем безопасности наиболее слабого звена, которой считается персонал организации. Следует отметить, что проблемы кадровой безопасности действительно являются первоочередными для стабильно функционирующих предприятий.

Мошенничество сотрудников стало основной причиной вынужденного закрытия около 100 американских банков за последние 20 лет. При этом 95% биту в банковской сфере США обусловлены личным участием персонала банков и только 5% - действиями клиентов и других лиц. В среднем проблемы кадровой безопасности приводят к снижению прибыли предприятий от 6 до 9%.

Признавая, что хранение информации является одним из важных аспектов экономической безопасности предприятия, необходимо отметить, что возведение экономической безопасности предприятия только к защите коммерческой тайны не учитывает всего спектра влияния внешней среды как основного источника по безопасности для деятельности предприятия. В этой связи экономическая безопасность виноватых рассматриваться как возможность обеспечения его устойчивости в разнообразных, в том числе и в неблагоприятных, условиях, складывающихся во внешней

среде, независимо от характера его влияния на деятельность предприятия, масштаба и характера внутренних изменений. Так, В. А. Забродский [58] экономическую безопасность определяет как «количественную и качественную характеристику свойств фирмы, отображающая способность «выживания» и развития в условиях возникновения внешней и внутренней угрозы". Такой же точки зрения придерживается и И. Чумарин, который отмечает, что «главной целью обеспечения экономической безопасности предприятия является достижение максимальной стабильности функционирования, а также создание основы и перспектив роста для выполнения целей бизнеса, независимо от объективных и субъективных угрожающих факторов (негативных воздействий, факторов риска) ».

Несколько другое понятие экономической безопасности предприятия приводит В. Шликов, который рассматривает экономическую безопасность предприятия, как «... состояние защищенности жизненно важных интересов предприятия от реальных и потенциальных источников опасности или экономических угроз». Следует отметить, что при таком подходе теряется видение перспектив развития предприятия, поскольку он близок к понятию адаптации предприятий.

В. Тамбовцев пределяет экономическую безопасность как состояние предприятия, который означает, что вероятность нежелательного изменения каких-либо качеств, параметров, имущества, которое ему принадлежит, и его внешней среды невелика (меньше определенной границы). Такое понимание экономической безопасности предприятия припускает и практически основывается на стабильности внешней среды.

В рамках подхода к экономической безопасности как состояния, обусловленного влиянием внешней среды, следует выделить ресурсно-функциональный подход. Авторы этого подхода рассматривают экономическую безопасность предприятия как «состояние наиболее эффективного использования корпоративных ресурсов для по ¬ предотвращения угроз и обеспечения стабильного функционирования предприятий в настоящее время и будущем». В составе корпоративных ресурсов выделяют, прежде всего ресурсы: капитала, персонала, информации, техники и технологии, прав. В этой связи авторы этого подхода различают семь функциональных составляющих экономической безопасности.

Финансовая безопасность рассматривает и регулирует вопросы финансово-экономической состоятельности предприятия, устойчивости к банкротству;

Силовая безопасность занимается режимами, физической охраной объектов и личной охраной руководства, противодействием криминалу, взаимодействием с правоохранительными и другими государственными органами;

Информационная безопасность основана не только на защите собственной информации, в том числе конфиденциальной, но и проводит деловую разведку откуда, информационно-аналитическую работу с внешними и внутренними субъектами и т.д.;

Технико-технологическая безопасность предполагает создание и использования такой технической базы, оборудования и основных средств производства, таких технологий и бизнес-процессов, которые усиливают конкурентоспособность предприятия;

Правовая безопасность подразумевает всестороннее юридическое обеспечение деятельности предприятия, грамотную правовую работу с контрагентами и властью, решение других правовых вопросов;

Кадровая безопасность - это процесс предотвращения негативных воздействий на экономическую безопасность предприятия за счет рисков и угроз, связанных с персоналом, его интеллектуальным потенциалом и трудовым отношениями в целом.

Следует отметить, что достоинством последнего подхода к пониманию экономической безопасности предприятия является его комплексный характер, что позволяет:

- исследовать важнейшие факторы, влияющие на состояние функциональных составляющих экономической безопасности;
- изучать основные процессы, влияющие на обеспечение экономической безопасности;
- проводить анализ распределения и использования ресурсов предприятия;
- рассматривать экономические индикаторы, отображающие уровень обеспечения функциональных составляющих экономической безопасности предприятия;
- разрабатывать меры по обеспечению максимально высокого уровня функциональных составляющих экономической безопасности предприятия.

Кроме того, данный подход позволяет формировать режимы функционирования системы управления экономической безопасностью предприятия в зависимости от сформированного (устойчивого или кризисного) режима функционирования предприятия в целом. Так, в режиме устойчивого функционирования предприятие при решении задач своей экономической безопасности акцентирует внимание на поддержании нормального ритма производства и сбыта продукции, на предотвращении материального или финансового ущерба, на недопущении несанкционированного доступа к служебной информации и разрушения компьютерных баз данных, на противодействии недобросовестной конкуренции и криминальным проявлениям.

Производственная сфера эффективно работающего предприятия, если она своевременно подвергается необходимой модернизации, не является источником экономического неблагополучия (экономической опасности) как для коллектива предприятия и его владельца, так и для тех агентов рынка, пользующихся продукцией предприятия, т.е. его смежников и потребителей. Иными словами, на первый план выходит информационная и кадровая составляющие экономической безопасности.

В кризисные периоды развития наибольшую опасность для предприятия представляет разрушение его потенциала (производственного, технологического, научно-технического и кадрового) как главного фактора жизнедеятельности предприятия, его возможностей. При этом условия хозяйствования таковы, что не обеспечивается способность потенциала к воспроизводству. Ресурсы для этого предприятие может приобретать, только исходя из результатов своей деятельности (точнее - амортизационных отчислений и прибыли), а также за счет заемных средств. Оба источника инвестиций в кризисной ситуации в предприятия, как правило, оказываются недоступными. Т.е. приоритетной становится финансовая безопасность.

Таким образом, анализ системы экономических интересов, а также соответствующих задач, направленных на реализацию данных интересов позволяет говорить об «экономической безопасности железнодорожных предприятий», как совокупности следующих критериев:

высокая финансовая эффективность, независимость и устойчивость работы железной дороги;

- развитость и конкурентоспособность технологической базы железной дороги;
- высокий уровень организации управления железной дорогой;
- жесткий кадровый отбор;
- обеспечение соответствия экологическим стандартам;
- эффективный механизм правового регулирования всех направлений деятельности железной дороги;
- обеспечение информационной безопасности работы железной дороги;
- гарантия безопасности работников железной дороги, а также сохранности их имущества и профессиональных интересов.

4.2. Особенности экономической безопасности железнодорожных перевозок нефтяных грузов

Отрасль железнодорожного транспорта является сложной производственно-экономической и социальной системой со своей внутренней, только ей присущей территориально-производственной и функциональной структурой; она выступает и как самостоятельная отрасль национального хозяйства, и как отрасль материального производства, продолжающая процесс создания стоимости товаров в сфере обращения.

Железнодорожный транспорт наиболее эффективен при перевозках на средние и дальние расстояния, а при доставке грузов на предприятия, располагающие подъездными железнодорожными путями, эффективен и на коротких расстояниях до 10–50 км. При массовых перевозках каменного угля, нефтегрузов, железной руды, черных металлов, минеральных удобрений, лесных грузов и контейнеров железные дороги выгодно использовать и на сверхдальние расстояния. При наличии устойчивых грузопотоков, формировании отправительских и технологических маршрутов железнодорожный транспорт конкурентоспособен при доставке грузов как на дальние, так и на короткие расстояния.

В настоящее время железнодорожный транспорт играет важную роль в функционировании и развитии товарного рынка страны, в удовлетворении потребности населения в передвижении. Он является основным звеном транспортной системы РФ и большинства стран СНГ.

Основной сферой применения железнодорожного транспорта являются массовые перевозки грузов и пассажиров, при этом преобладают грузовые перевозки.

Технико-экономические особенности и преимущества железнодорожного транспорта заключаются в следующем:

- возможность сооружения на любой сухопутной территории, с помощью мостов, тоннелей и паромов;
- осуществление железнодорожной связи и с разделенными, в том числе островными, территориями;
- массовость перевозок и высокая провозная способность железных дорог;
- универсальность использования для перевозок различных грузов и возможность массовых перевозок грузов и пассажиров с большой скоростью;
- регулярность перевозок независимо от времени года, времени суток и погоды;

- возможность создания прямой связи между крупными предприятиями по подъездным путям и обеспечение доставки грузов по схеме «от двери до двери» без дорогостоящих перевалок;
- по сравнению с водным транспортом, как правило, более короткий путь перевозки грузов;
- сравнительно невысокая себестоимость перевозок по сравнению с другими видами транспорта, кроме трубопроводного.

Железнодорожный транспорт и далее будет оставаться ведущим видом транспорта страны.

Железнодорожный транспорт разделяется на:

- транспорт общего пользования – транспорт, осуществляющий перевозки грузов и пассажиров, кем бы они ни были предъявлены;
- магистральный, или внешний транспорт осуществляет экономические перевозки между производителями и потребителями продукции и перевозит пассажиров;
- ведомственный транспорт – транспорт, выполняющий перевозки своего ведомств или предприятия;
- внутрихозяйственный транспорт удовлетворяет в основном технологические нужды производства в пределах отдельных предприятий.

Для железнодорожного транспорта характерен постоянный рост грузовых и пассажирских перевозок, который значительно отражает увеличение протяженности сети железных дорог. В структуре перевозок железнодорожного транспорта преобладают грузовые перевозки. Номенклатура перевозимых по железным дорогам грузов насчитывает несколько тысяч наименований, но ведущее место занимают 8 групп массовых грузов, на долю которых приходится около 80% грузооборота. К этим грузам относятся: каменный и коксовый уголь, черные металлы, нефтяные, лесные, хлебные, руда всякая, минеральные строительные материалы, минеральные удобрения.

Значение железнодорожного транспорта в удовлетворении транспортных потребностей народного хозяйства и населения определяется такими свойствами и особенностями этого универсального вида транспорта, как: возможностью сооружения эксплуатационных дорог в любом направлении и в любом районе страны; обеспечение устойчивых связей между районами; высокой пропускной и провозной способностью; высокой его регулярностью, независимостью железнодорожного транспорта от времени года, времени суток, погодных условий; возможностью создания удобной прямой связи

между крупными предприятиями, что сокращает число дорогостоящих перевозок грузов; более коротким путем перевозки грузов по сравнению с водным транспортом; способностью перевозить самые разнообразные грузы и выполнять массовые перевозки грузов и пассажиров с большой скоростью; невысокой себестоимостью перевозок.

Железнодорожный транспорт, как и любой другой имеет следующие свойства

Свойства, характеризующие функционирование транспорта:

- платность и доступность транспортной системы;
- пропускная и провозная способность;
- техническое обеспечение транспортных объектов;

Свойства, характеризующие функционирование транспорта:

- организационно-технологический уровень перевозного процесса;
- эффективность работы и экономический механизм используемый на транспорте;
- уровень научно-технического прогресса;

Свойства, характеризующие взаимосвязи с территориальными социально-экономическими системами.

- территориально-экономические связи;
- расселение населения и пассажиропотоки;
- взаимосвязь транспорта с социально-экономическими системами по материальным, трудовым и финансовым ресурсам;
- транспорт и природная среда;

Из факторов, влияющих на себестоимость перевозок грузов по железным дорогам, выделяются:

- направление перевозки;
- размещение грузооборота (грузонапряженность на 1 км пути);
- техническое оснащение линии (число путей, величина подъема, род тяги – паровая, тепловозная, электровозная);
- район расположения линии;
- время года.

Все эти факторы зависят от экономико-географических условий.

Среди других факторов, влияющих на развитие железнодорожной сети выделяются:

- объем капитальных вложений;
- уровень развития НТП;
- экологический фактор.

В литературе предложен следующий состав критериальной оценки экономической безопасности предприятия железнодорожного транспорта, включающий в себя оценки:

- экономического уровня развития, способности адаптироваться к изменениям глобального, внутригосударственного, внутриведомственного, регионального порядка;
- ресурсного потенциала, возможностей его развития и вариантов динамики;
- уровня эффективности использования материальных ресурсов, капитала и труда и его соответствия уровню на других железных дорогах и сопредельных с дорогой территориях иностранных государств, а также уровню, при котором угрозы внутреннего и внешнего характера минимальны;
- конкурентоспособности производимой дорогой продукции;
- целостности (единства) экономического пространства отрасли, включенности в международное экономическое пространство;
- возможности противостояния внешним экономическим катаклизмам;
- социальной стабильности, напряженности и условий предотвращения и разрешения социальных конфликтов;
- эффективности финансовой политики дороги.

Исходя из имеющегося аналитического опыта, а также с учетом указанных замечаний ученых, в качестве основных показателей, индикаторов экономической безопасности железной дороги предлагаются следующие:

- доля грузооборота, осуществляемого дорогой, в общем грузообороте региона (страны);
- динамика спроса на грузовые перевозки;
- коэффициент износа основных средств;
- зависимость от импорта продукции, используемой для обеспечения перевозочного процесса, в том числе комплектующих изделий и запасных частей для подвижного состава;
- динамика грузооборота по экспортно-импортным операциям;
- коэффициент зависимости от иностранных инвестиций;
- прозрачность финансовой деятельности;
- размер субсидирования убыточных видов деятельности;
- величина собственного капитала в оборотных активах;
- коэффициенты промежуточной и срочной ликвидности;
- величина задолженности перед бюджетом;

- величина тарифных сборов за оказываемые услуги;
- коэффициент индексации тарифов на грузовые перевозки;
- объем валового продукта на одного работника (пороговое значение данного показателя рассчитывается как усредненное значение аналогичных показателей сопредельных железных дорог, но не ниже порогового значения среднесетевого показателя);
- соотношение собственных и заемных средств (нормативное значение
- динамика ликвидности активов;
- обеспеченность недвижимостью (рекомендуемое значение около единицы);
- коэффициент финансовой устойчивости (оптимальное значение ноль целых пять десятых);
- коэффициенты чувствительности;
- чистая рентабельность капитала (должна быть выше банковского процента);
- доля инвестиций в основной капитал за счет источников финансирования в валовом продукте (пороговое значение - двадцать пять процентов);
- объем кредиторской задолженности предприятий по отношению к объемам выпускаемой продукции (пороговое значение - тридцать процентов); объем дебиторской задолженности предприятий по отношению к объемам выпускаемой продукции;
- соотношение денежных доходов десяти процентов наиболее и десяти процентов наименее оплачиваемого населения;
- показатель интенсивности оттока высококвалифицированных кадров;
- расходы на образование и здравоохранение в валовом продукте.

Анализируя источник, можно выделить следующие основные показатели экономической безопасности железнодорожных предприятий:

- оценка уровня монополизации
- экономическая оценка уровня конкурентоспособности
- оценка эффективности инвестиционных проектов развития жд транспорта
- показатели эффективности инвестиций
- экономическая эффективность внешнеторговых перевозок
- показатели эксплуатационной работы
- экономическая эффективность улучшения качественных показателей использования подвижного состава в пассажирском движении
- интегральное качество транспортного производства

- показатели эффективности модернизации локомотивного хозяйства
- технико-экономические показатели мероприятий по реконструкции парка
- социально-экономическая эффективность системы контейнерных перевозок
- экономическая эффективность усиления мощности верхнего строения пути
- экономическая эффективность комплексной механизации и автоматизации путевых работ
- эффективность ускорения темпов роста производительности труда
- показатели использования оборотных средств
- показатели эффективности финансово-хозяйственной деятельности предприятия
- показатели выполнения плана товарооборотов
- экономическая эффективность природоохранных мероприятий.

Заключение

В рамках исследования была проведена работа в области оценки влияния конъюнктуры мирового и российского нефтяных рынков на железнодорожные перевозки нефтяных грузов.

Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи:

- рассмотрены теоретико-методологические аспекты конъюнктуры мирового и российского нефтяных рынков на железнодорожном транспорте (перевозка нефтяных грузов);
- проведен анализ мирового и российского нефтяных рынков на железнодорожные перевозки нефтяных грузов;
- проанализированы железнодорожные перевозки нефтяных грузов;
- рассмотрена экономическая безопасность.

Таким образом, на основании проведенного исследования сделаны следующие выводы:

- конъюнктура транспорта - это совокупности стоимостных и натуральных показателей транспортной деятельности, которые рассматриваются в динамике и во взаимосвязи друг с другом и с показателями других отраслей и экономики в общем целом;
- в наличие высокая степень взаимосвязи между конъюнктурой нефтяного рынка и конъюнктурой транспорта;
- для транспортной системы, которая является инфраструктурной основой социально-экономического развития, значение имеет развитие научно-технического прогресса и внедрение ресурсосберегающих технологий;
- проанализирован мировый и российский нефтяной рынок: результаты, тенденции, тренды, динамика и тенденции.

Литература

1. Абрамов А.П., Галабурда В.Г., Иванова Е.А. Маркетинг на транспорте. Под общей редакцией д-ра экон. наук, проф. В.Г. Галабурды. Учебник для вузов. М.: Желдориздат. 2001. 329 с.

2. Анализ хозяйственной деятельности железных дорог / Н.Г.Винниченко,' В.Ф.Данилин и др.; Под общ. ред. Н.Г.Винниченко. М.: Транспорт, 1975.-408 с.

3. Белов И.В. и др. Экономика транспорта / под ред. И.В. Белова. М.: Транспорт, 1989.-351 с.

4. Белоусова Н.И., Васильева Е.М., Лившиц В.Н. Системный анализ транспорта России в современных условиях. М.: Эдиториал УРСС, 2001.-60 с.

5. Бенсон Д., Уайтхед Дж. Транспорт и доставка грузов: Пер. с англ. М.: Транспорт, 1990. - 279 с.

6. Бокс Д., Дженкинс Г. Анализ временных рядов. Прогноз и управление. Вып. 1. М.: Мир, 1974. 408 е.; Вып. 2. М.: Мир, 1974. - 199 с.

7. Буров А.С. Конъюнктура мировых рынков товаров и услуг: Учебное пособие для вузов / А.С.Буров. М.: Издательство «Экзамен», 2005.

8. Виленский П.Л., Лившиц В.Н., Смоляк С.А. Оценка эффективности инвестиционных проектов: теория и практика. Изд. 4-е, перераб. и доп., 2008, 1104 с.

9. Вовк А.А. Оценка эффективности транспортного производства и резервов ее роста: Монография. М.: Крома, 2000 — 295 с.

10. Волков Б. А., Шульга В .Я., Кокин М.В. и др. Экономика железнодорожного строительства и путевого хозяйства: Учебник для вузов / Под общей редакцией Б.А.Волкова, В.Я.Шульги. М'.: Маршрут, 2003. - 632 с.

11. Галабурда В.Г. Оптимальное планирование грузопотоков. — М.: Транспорт, 1985. -256 с.

12. Единая транспортная система: Учеб. для вузов / В.Г. Галабурда, В.А. Персианов, А.А.Тимошин и др.; Под ред. В.Г. Галабурды. М.: Транспорт, 2001.

13. Захаров А.Г. Совершенствование планирования и анализа грузовых перевозок на железнодорожном транспорте. — М.: Транспорт, 1990. — 239 с.

14. Иваненко А.Ф. Анализ хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте. М.: Маршрут, 2004. — 566 с.

15. История железнодорожного транспорта России. Т. I: 1836 1917 гг.1. Спб., 1994.

16. Клинов В.Г. Экономическая конъюнктура. Факторы и механизмы формирования. — М.: ЗАО «Издательство «Экономика», 2005.

17. Колин Д. Льюис. Методы прогнозирования экономических показателей. -М.: Финансы и Статистика, 1986. — 133 с.

18. Кондратьев Н.Д. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения. Избранные труды. — М.: «Экономика», 2002.

19. Кондратьев Н.Д. Мировое хозяйство и его конъюнктуры во время и после войны. В кн. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения. Избранные труды. М.: Экономика, 2002.

20. Котлер, Филипп. Основы маркетинга. Краткий курс.: Пер. с англ. — М.: Издательский дом «Вильяме», 2006. 656 с.

21. Куприянова Г.В. Развитие системы прогнозирования спроса на грузовые перевозки железнодорожным транспортом. Дисс. канд. экон. наук. -М.: МИИТ, 2003. 164 с.

22. Лапидус Б.М., Мачерет Д.А., Вольфсон А.Л. Теория и практика управления эксплуатационными затратами железнодорожного транспорта / Под. ред. Б.М.Лапидуса. М.: МЦФЭР, 2002. - 256 с.

23. Леонтьев Р.Г., Лаптев Н.Н., Соболев А.Н. Инструменты определения конкурентоспособности видов транспорта // Бюллетень транспортной информации. 2007. - №2. - с. 6-17

24. Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте. -М.: Транспорт, 1986. 240 с.

25. Мазо Л.А. Внутриотраслевая конкуренция на железнодорожном транспорте и методика ее оценки // Труды научно-практической конференции «Современные проблемы экономики и управления на транспорте». М.: МГУ ПС, 1999.

26. Мазо Л.А. Современные методы управления экономическими процессами на железнодорожном транспорте. — М.: Издательство МЭИ, 2000.-268 с.

27. Мандриков М.Е. Учет фактора времени в перевозочном процессе // Межвузовский сб. науч. тр., МИИТ, 1983, вып. 729:

28. Математическое моделирование экономических процессов на железнодорожном транспорте / Под ред. Каплана А.Б. М.: Транспорт, 1984.-256 с.

29. Мачерет Д.А. Анализ конъюнктуры рынка новый инструмент повышения--эффективности российских железных дорог // Ж.-д. транспорт. Сер. Маркетинг и коммерческая деятельность. ЭИ/ЦНИИТЭИ - 2004. Вып. 1.

30. Мачерет Д.А. Управление транспортной деятельностью с учётом экономической конъюнктуры // Экономика железных дорог, 2006. №4.

31. Повышение эффективности и качества железнодорожных перевозок. Под ред. М.Ф.Трихункова. Тр.МИИТ, 1977, вып. 539.

32. Портер, Майкл, Э. Конкуренция. Пер. с англ. М.: Издательский дом «Вильяме», 2003. 496 с.

33. Рышков А.В. Экономическая конъюнктура транспорта. М.: МИИТ, 2008 г. - 130 с.

34. Себестоимость железнодорожных перевозок / Под. ред. В.Н.Орлова. -М.: Транспорт, 1965. 332 с.

35. Терешина Н.П., Галабурда В.Г., Киреев В.JI. Стратегическое планирование на железнодорожном транспорте: Методические указания. М.: МИИТ, 1999. - 96 с.

36. Терешина Н.П., Шкурина JI.В. Конкурентоспособность железнодорожного транспорта: оценка имущественного и финансового потенциала. Учебное пособие для вузов. М.: УМК МПС России. 2002.

39. Фатхутдинов Р.А. Управление конкурентоспособностью организации. Учебное пособие. М.: Изд-во Эксмо, 2004. - 544 с.

40. Хануков Е.Д. Транспорт и размещение производства; М.: Трансжелдориздат, 1956.-412 с.

41. Шапкин И.Н., Щелоков А.И. Технология и управление перевозками на железнодорожном транспорте (опыт, теория и практика переходного периода). — М.: Желдориздат, 2003. 523 с.

42. Замковой А. А. Стратегическое прогнозирование потоков нефтегрузов на участках сети железных дорог: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. 2013 – с.10-19

43. www.deloitte.com

44. www.kmpg.com