РАЗДЕЛ I. ЭКОНОМИКА

Бочалгина Т.М.

Развитие байкало-амурской магистрали: основные предпосылки и перспективы

*Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I
(Россия, Санкт-Петербург)*

doi:10.18411/spc-08-12-2018-01

idsp: spub-08-12-2018-01

Аннотация

В современной ситуации, научное и бизнес сообщество убеждено, что область знаний и его реализация в контексте инноваций – это основа и движущая сила эффективного экономического развития. В современной модели роста экономики, которая представлена социально-экономической стратегией РФ до 2020 г., важное место занимает задача по укреплению международного положения нашей страны. Эта задача предполагает развитие сотрудничества с государствами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), ключевым партнером среди которых выступает КНР.

В реализации поставленной задачи считается одним из основных проектов модернизации Байкало-Амурской магистрали (БАМ).

Ключевые слова: транспортная система, транспортное обеспечение, Дальний Восток, Байкало-Амурская магистраль.

Abstract

In the current situation, the scientific and business community is convinced that the field of knowledge and its implementation in the context of innovation is the basis and driving force of effective economic development. In the modern model of economic growth, which is represented by the socio-economic strategy of the Russian Federation until 2020, an important task is to strengthen the international position of our country. This task involves the development of cooperation with the countries of the Asia-Pacific region (APR), a key partner among which is China.

In the implementation of this task is considered one of the main project of modernization of the Baikal-Amur mainline (BAM).

Key words: transport system, transport provision, far East, Baikal-Amur mainline.

Транспортная сеть Дальнего Востока в современной России представлена всеми имеющимися видами транспорта: авиационный, речной, автомобильный, морской и железнодорожный транспорт. Для активации его экономического развития необходима модернизация транспортной системы Дальнего Востока. Благодаря развитию транспортной системы региона будет достигнуто дальнейшее освоение данной части государства и расширение возможностей по использованию потенциала территорий Дальнего Востока во взаимодействии со странами АТР. И представители экономик АТР, и российская сторона заинтересованы в совершенствовании железных дорог Дальнего Востока. При этом, первая сторона с помощью использования транзитного железнодорожного потенциала РФ, хочет сократить стоимость грузовых перевозок между странами Европы и Азии [5, с. 118].

Байкало-Амурская магистраль (БАМ) представляет собой одну из наиболее крупных железнодорожных магистралей в мировом формате. Магистраль проходит по территории Хабаровского края, Республика Саха, Бурятия, Забайкальского края, Амурской и Иркутской областей. Байкало-Амурская магистраль совместно с Транссибирской железнодорожной магистралью (Транссиб) считается вторым сквозным выходом нашей страны к Тихому океану. БАМ, считаясь наиболее коротким ж/д путем в Южную Якутию, к портам Тихого океана и в иные российские регионы, снижает расстояние перевозки грузов и пассажиров:

- до Магадана, Камчатки и Сахалина на 1000 километров;
- до Якутии на 600 километров;
- до порта Ванино Хабаровского края практически на 500 километров;
- до портов Находки, Владивостока и Приморского края более чем на 200 километров.

Экономический потенциал Байкало-Амурской магистрали на сегодняшний день не реализован. Эксплуатация магистрали не приносит прибыли ОАО «РЖД». Основной причиной такой ситуации считается медленное освоение прилегающих территорий. Лишь один проект из запланированных 9 проектов Территориально-Производственных Комплексов (ТКП), которые обязаны обеспечить загрузку Байкало-Амурской магистрали, реализован – «Проект разработки Нерюнгринского угольного бассейна».

В российских научных трудах достаточно широко освещены вопросы истории строительства Байкало-Амурской магистрали. Согласно современной российской историографии принято выделять 2 этапа строительства. С 1974 года по 1985 год - первый этап строительства БАМа. Этот период был связан с исследованием роли местных партийных организаций и КПСС при строительстве магистрали [2, с. 109]. С 1980-х годов начался второй период строительства, при котором под воздействием политических и общественных трансформаций осуществилось переосмысление реалий истории, анализу подвергся сложный процесс хозяйственного освоения Байкало-Амурской магистрали [2, с. 109].

Соединение острова Сахалин с материком – это еще один проект, позволяющий загрузить дорогу на большую проектную мощность. Именно в этом случае Байкало-Амурская магистраль станет наиболее коротким путем, по которому будет обязан пройти весь поток грузов транзитного характера из Японии в Европу.

После того, как президент Китая Си Цзиньпин провозгласил стратегию «Один пояс и один путь» [4] - объединенных проектов создания «Морского Шелкового пути XXI века» и «Экономического пояса Шелкового пути», заинтересованность правительства страны в развитии БАМ существенно возросла. Эта стратегия направлена на объединение Западной, Южной, Восточной и Центральной Азии для укрепления международного положения Китая и оживления сотрудничества/торговли в регионе. Такой интеграционный новый проект направлен на богатый сельскохозяйственными, минеральными, энергетическими и природными ресурсами Евразийский материк [6, с. 213].

Китайский Президент высказал идею формирования «Экономического пояса Шелкового пути» как новейшей формы более глубокого сотрудничества КНР с Россией и странами Центральной Азии в сентябре 2013 г. в Астане. Основной целью проекта стало развитие сотрудничества в сфере инвестиций, транспортного сообщения и

торговли. Программа, которая была сформулирована президентом КНР, включила следующие направления взаимодействия:

- расширение прямых связей между народами региональных стран, а также повышение роли народной дипломатии;
- переход на расчеты в национальных валютах;
- улучшение качества экономических операций между государствами и ликвидация барьеров торгового характера;
- строительство единой ж/д сети;
- сотрудничество стран в сфере политики.

При разработке данной стратегической программы специалисты из КНР принимали во внимание:

1. Возможности распространения экономического взаимодействия не только на государства Центральной Азии, но и на государства Ближнего Востока, Кавказа. А еще факт того, что КНР имеет финансовую и экономическую мощь и может умножить объем инвестиций в региональные крупные проекты, которые связаны с формированием транспортной единой сети и модернизацией инфраструктуры.

2. Традиционное сложившееся позитивное восприятие древнего Шелкового пути со стороны международного общества.

3. Выгодное географическое положение Китая, который граничит с тремя странами Центральной Азии, Россией и Монголией.

Предполагается в рамках реализации данного проекта развитие и северо-восточного, и среднеазиатского направления. В железнодорожную единую сеть в итоге обязаны быть включены и железные дороги РФ: Байкало-Амурская магистраль и Транссибирская железнодорожная магистраль, которые важны для развития инфраструктуры всего Дальнего Востока и разработки/освоения сырьевых региональных ресурсов. Это расширит возможности экономического сотрудничества нашей страны со странами Юго-Восточной Азии, КНДР, Монголией, северо-восточными провинциями Китая. Для Российской Федерации достижение названной цели актуализирует и вопрос ускорения расширения и модернизации пропускных способностей Байкало-Амурской магистрали и Транссиба, состояние которых в настоящее время малопригодно для принятия на себя объемов грузовых перевозок, которые нужны государствам. Правительством России на реконструкцию БАМа и Транссиба планируется выделить до 2019 года в общей сложности 560 млрд. рублей [7, с. 141].

Следовательно, невзирая на существующие сложности, железнодорожные магистрали РФ в будущем могут занять достойное место в международной системе перевозок между Европой и Азией.

Правительство РФ 17 июня 2008 года приняло «Стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» [8], которая должна стать следующим стимулом для развития Байкало-Амурской магистрали.

В то время, как пропускная способность БАМа, невзирая на принятие базового документа, не увеличена до сих пор. В стратегии планируется повышение объемов перевозок на Байкало-Амурской магистрали в результате развития Ванино-Советско-Гаванского транспортного узла, строительства ж/д линии на Якутск, освоения ряда месторождений, промышленного производства. Еще планируется специализация

Байкало-Амурской магистрали для пропуска пассажирских поездов, специализированных контейнерных поездов, тяжеловесных поездов.

Руководство ОАО «РЖД» также разработало «Стратегическую программу развития Байкало-Амурской магистрали до 2020 года», которая подразумевает следующий объем работ [9, с. 13]:

- реконструкция 650 километров земляного полотна, 3-х тоннелей, 85 мостов;
- приобретение около 11 тысяч единиц грузовых вагонов и 750 грузовых локомотивов;
- оборудование около 700 километров ж/д линий автоматической блокировкой;
- строительство и удлинение 171 приемоотправочного пути;
- восстановление и строительство 91 разъезда;
- строительство 800 километров вторых главных путей.

Как отмечает руководство ОАО «РЖД», на сегодняшний день экономический и социальный потенциал Байкало-Амурской магистрали не раскрыт в полной мере. Эксплуатация этой магистрали не приносит прибыли ОАО «РЖД» [1].

При достижении целей по повышению пропускной способности Байкало-Амурской магистрали с 20 миллионов тонн грузов до 50 миллионов тонн, отмеченных в государственных программах, ускорится реализация проекта «Восточный - Находка», дополнительный стимул получит развитие портов в Хабаровском и Приморском крае, активно начнутся осваиваться прилегающие территории. Таким образом, сформируется возможность сохранения населения на Дальнем Востоке, численность которого имеет тенденцию к снижению.

Как отмечают специалисты, в модернизации железнодорожной инфраструктуры РФ реальный прорыв возможен при привлечении достаточного объема инвестиций. Государство при этом должно стать наиболее крупным инвестором. Руководство РФ стремится решить также вопросы по привлечению финансовых средств частных инвесторов.

Однако остается еще много нерешенных проблем, невзирая на заявленное повышение объемов перевозок по железным дорогам России. К числу таких проблем, к примеру, относится отсталость инфраструктуры портов на материках Дальнего Востока.

Не стоит забывать о том, что участники АТЭС заинтересованы в торговых стабильных перевозках со странами Европы, но они не исключают возможности перевозки товаров, минуя территорию нашей страны. Самым известным проектом считается ж/д маршрут из КНР в Европу через Казахстан. Экономические отношения между Казахстаном и КНР, которые динамично развиваются, заставили стороны построить и запустить в 2012 году в эксплуатацию ж/д переход Алтынколь (Казахстан) – Хоргос (Китай), который считается частью транспортно-логического хаба на востоке Республики Казахстан. В 2015 году грузооборот этого участка составил 10 миллионов тонн, специалисты отмечают, что в 2020 году грузооборот может составить 15 миллионов тонн [3].

Следовательно, Байкало-Амурская магистраль считается приоритетной железной дорогой Российской Федерации, она сохраняет собственное стратегическое значение. Участие Российской Федерации в международных экономических

процессах находится в сильной зависимости от того, как скоро и каким образом руководство РФ будет принимать решения и реализовать на практике намеченные задачи.

1. Байкало-Амурская магистраль [Электронный ресурс]: http://cargo.rzd.ru/static/public/cargo?STRUCTURE_ID=5133 Дата обращения: 6.11.2018. Доступ свободный.
2. Барский М.М. БАМ в военные и послевоенные годы // Известия Байкальского государственного университета, № 1, 2005, С. 107-111.
3. Казахстан и Китай приступили к эксплуатации нового ж/д перехода Алтынколь — Хоргос // Новости Казахстан [Электронный ресурс]: <http://newskaz.ru/economy/20121222/4494123.html> Дата обращения: 6.11.2018. Доступ свободный.
4. ЛюСяоинь «Один пояс - один путь»: прошлое, настоящее и будущее. Тезисы доклада на Международном круглом столе «Китайский подход к формированию концепции «сообщества единой судьбы». 2017. [Электронный ресурс]: https://kneu.edu.ua/userfiles/Faculty_of_Economics_and_Administration/kmdu%20fetau/2017/Krugl+st%25D1%2596/Lyu_Syaoin_Odin_poyas-odin_put_09_10_17.pdf Дата обращения: 6.11.2018.
5. Негрובהа П.В. История строительства и значение Байкало-Амурской магистрали в развитии современных экономических отношений России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона // Молодой ученый. — 2016. — №15.1. — С. 118-121.
6. Петрунина Ж.В. Перспективы включения российских железных дорог в проект «Экономический пояс Шелкового пути» (по материалам интернет-ресурсов) // Материалы Всероссийского научно-практической конференции «Человек, образ, слово в контексте исторического времени и пространства». 2015. С. 212-214.
7. Петрунина Ж. В. Транссиб и БАМ в развитии международных транспортных перевозок по маршруту Азия — Европа / Ж. В. Петрунина // Теория и практика общественного развития. — Краснодар, 2013. — № 3. — С. 141.
8. Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года [Электронный ресурс]: <https://www.mintrans.ru/documents/1/1010> Дата обращения: 6.11.2018. Доступ свободный.
9. Якунин В.И. О перспективах развития Байкало-Амурской магистрали // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2010. №5 (30). С. 12-14.

Носкова Н.Ю.

Роль бюджета движения денежных средств в процессе бюджетирования

ФНПЦ АО «НПО «Марс»

(Россия, Ульяновск)

doi:10.18411/spc-08-12-2018-02

idsp: spub-08-12-2018-02

Эффективное функционирование предприятия, независимо от сферы деятельности и формы собственности, невозможно без грамотно организованного финансового планирования, то есть бюджетирования.

Главная задача бюджетирования — увязать целевые показатели развития предприятия с финансовыми источниками и установить контроль над доходами и расходами, обеспечивая тем самым необходимые условия для реализации долгосрочной финансовой стратегии бизнеса. Денежный поток контролируется в бюджетировании с помощью Бюджета движения денежных средств (БДДС).

Бюджетный процесс формализуется в составлении разного рода бюджетных форм, таких как, например, прогнозный баланс, бюджет доходов и расходов (БДР), бюджет движения денежных средств.

Бюджет предприятия — это свод планово-нормативных показателей, фактически закон, в рамках которого предприятие должно развиваться в определенном интервале времени, называемом бюджетным периодом. В бюджетах раскрывается информация о планируемых доходах, расходах, активах, обязательствах и фактах хозяйственной жизни.