

Библиографический список:

1. Дамодаран А. Инвестиционная оценка. Инструменты и техника оценки любых активов: пер. с англ. / А. Дамодаран. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
2. Векшин А.С. Оценка бизнеса финансовых организаций : учебно-методическое пособие / А. С. Векшин ; Яросл. гос. ун-т им. П. Г. Демидова. — Ярославль : ЯрГУ, 2016. — 52 с.
3. Козырь Ю. В. Стоимость компании: Оценка и управленческие решения. Научно-практическое пособие 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Издательство «Альфа-Пресс», 2009 — 376 с.
4. Косоруковой И.В. Оценка стоимости ценных бумаг и бизнеса: учеб. пособие / И.В. Косорукова, С.А. Секачев, М.А. Шуклина; под ред. И.В. Косоруковой. – М.: Московская финансово-промышленная академия, 2012.-672 с. (Университетская серия).
5. Спиридонова Е.А. Оценка стоимости бизнеса: учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры / Е.А. Спиридонова. – М.: Издательство Юрайт, 2016.-299 с. Серия : Бакалавриат и магистр. Академический курс.
6. Журнал «Экономика и социум» №4(35) (апрель 2017) статья Сафина А.Д. Рафиков Р.И. «ПОДХОДЫ И МЕТОДЫ ОЦЕНКИ СТОИМОСТИ БИЗНЕСА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ» сайт: <https://readera.ru/ekonomika-socium/2017-4-35>
7. Нежденов А.Д. статья «Методы оценки реальных опционов» журнал Аудит и финансовый анализ №5 2014 г. стр. 129-133

**РОСТ ДАЛЬНОСТИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК – ФУНДАМЕНТАЛЬНАЯ ТЕНДЕНЦИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ**

Денисенко И.С.

*Старший преподаватель
Амурский институт железнодорожного
транспорта - филиал ДВГУПС в г. Свободном,
город Свободный*

Дзюба Т.И.

*Старший преподаватель
Амурский институт железнодорожного
транспорта - филиал ДВГУПС в г. Свободном,
город Свободный*

**THE GROWTH RANGE OF FREIGHT TRANSPORT – THE BASIC TENDENCY OF ECONOMIC
DEVELOPMENT**

Denisenko I.S.

*Senior Lecturer
Amur Railway Institute – the branch
of DVGUPS in Svobodny, Svobodny*

Dzyuba T. I.

*deputy Director for academic Affairs,
Amur Railway Institute – the branch
of DVGUPS in Svobodny, Svobodny*

Аннотация

В статье рассмотрена средняя дальность грузовых перевозок на железнодорожном транспорте в долгосрочном периоде, о ее тенденции к росту. Представлено теоретическое обоснование фундаментального характера роста дальности перевозок.

Abstract

The article deals with the average range of freight transport by rail in the long term, its tendency to growth. The theoretical substantiation of the fundamental character of the growth of the transportation range is presented.

Ключевые слова: Железнодорожный транспорт, дальность перевозок, разделение труда, экономическая глобализация.

Keywords: Rail transport, distance, division of labour, economic globalization.

Железные дороги всегда были одним из основных видов транспорта при перевозках грузов в нашей стране, поскольку перемещение больших объемов грузов на дальние расстояния другими видами транспорта в широтном направлении было попросту невозможно. Расстояние, на которое перевозится каждая тонна груза в среднем, т.е. среднее расстояние от станции отправления до станции назначения груза- средняя дальность перевозки.

От средней дальности перевозок во многом зависит грузооборот, поскольку при прочих равных условиях эти перевозки находятся в прямо пропорциональной зависимости.

Как видно из табл. 1 в течение 125 лет средняя дальность на отечественных железных дорогах возросла более чем в 4 раза при среднегодовом темпе прироста чуть больше 1%.

Таблица 1

**ДОЛГОСРОЧНАЯ ДИНАМИКА СРЕДНЕЙ ДАЛЬНОСТИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК НА
ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ, КМ**

	18 93	19 13	19 22	19 40	19 50	19 60	19 70	19 80	19 90	19 92	19 95	20 00	20 05	20 10	20 14	20 18
Российс кая Импер ия	33 86	43 6	48 5													
СССР				40 7	70 0	72 2	79 8	86 1	92 3	96 3						
Российс кая Федера ция											12 11	10 67	11 95	13 21	14 97	16 69

Рост дальности перевозок происходил как в рыночных условиях, так и при централизованной плановой экономике; как в период доминирования железнодорожного транспорта в грузовых перевозках, так и в условиях активного перехода части грузопотоков на другие виды транспорта (прежде всего трубопроводный и автомобильный).

Схожую тенденцию мы наблюдаем и в другой крупнейшей железнодорожной системе мира - на железных дорогах США, которые функционировали совсем в иных экономических условиях (табл.2).

Таблица 2

**ДОЛГОСРОЧНАЯ ДИНАМИКА СРЕДНЕЙ ДАЛЬНОСТИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК НА
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ США, КМ**

1937	1957	1966	1992	2000	2005	2010	2018
449*	572**	721**	750***	1227****	1357****	1438****	1471****

* Исключая хозяйственные перевозки.

** Железные дороги первого класса.

*** Вся сеть, все виды перевозок.

**** Железные дороги первого класса, исключая хозяйственные перевозки.

Несмотря на некоторую несопоставимость данных за разные годы, долгосрочная тенденция к росту средней дальности перевозок на железных дорогах США очевидна. За почти вековой период она возросла более чем втрое, так же как на отечественных железных дорогах, прирастая на 1% в среднем за год, хотя наша территория почти в двое больше.

Приведенные данные позволяют выдвинуть гипотезу о том, что долгосрочный рост средней дальности перевозок носит фундаментальный характер, т. е. обусловлен не особенностями экономики и транспортной системы конкретной страны, не особенностями определенного периода экономического развития, а связан с закономерностями экономического роста.

Теоретическое обоснование фундаментального характера роста дальности перевозок

Для подтверждения высказанной выше гипотезы о фундаментальном значении роста средней дальности перевозок (общего перемещения товаров) недостаточно эмпирически выявить долгосрочный характер этой тенденции. Необходимо теоретическое понимание ее взаимосвязи с основными векторами социально-экономического развития.

Законом общественного развития является разделение труда, основа которого - природное разнообразие, а следствие - развитие

общественного сотрудничества, повышение производительности труда и плотности населения. Все это способствует еще большей специализации, росту географических масштабов обмена товарами и услугами, вплоть до формирования глобальной экономики, которая дает возможность повышения - производительности и благосостояния до невысшего ранее уровня. Естественно, при расширении географии товарообмена растет дальность перевозок, вовлекаются в экономический оборот ресурсы отдаленных районов страны, происходит развитие определенных отраслей промышленности и сельского хозяйства, тем самым повышая роль железных дорог в национальной экономике..

Распространение инновационных, конкурентоспособных товаров во все большем географическом масштабе, а значит - на все большие расстояния, «подрывает силу локальных монополий» [3, С. 423] и дает возможность потребителям приобретать более качественные и дешевые товары. То есть и потребители, и производители этих товаров выигрывают, другие же производители вынуждены приобщаться к инновациям или покидать рынок.

Необходимым условием долгосрочного успешного развития практически любой отрасли в настоящее время является ориентация на требования и географические масштабы мирового рынка. «Мировой опыт показывает, что без

включения в глобальные цепи поставок невозможно добиться серьезного успеха. Наличие внутреннего рынка не спасет, ибо удержать внутренний рынок, не выходя за его пределы, становится все более проблематичным» [4, С. 29-34].

Таким образом, тенденция роста средней дальности перевозок, общего перемещения товаров имеет не просто долговременный, а фундаментальный характер в силу своей связи с межрегиональным разделением труда, специализацией и кооперированием производства, парадигмой экономической глобализации в целом.

Рост дальности перевозок надо воспринимать без отрицательной коннотации. Хотя он и ведет к росту транспортной составляющей в цене товаров. Долгосрочной тенденцией в эпоху современного экономического роста является повышение доли коммуникационных затрат (частью которой является транспортная составляющая), и эти затраты, частично замещая в общей структуре затрат другие элементы, стимулируют экономический рост и способствуют повышению общественного благосостояния. Покажем на условном примере, как рост дальности перемещения товаров и транспортной составляющей в их цене может способствовать повышению эффективности экономики.

Итак, на основе эмпирического и теоретического анализа установлено, что рост дальности перевозок, общего перемещения товаров носит не просто долгосрочный, а фундаментальный характер, что связано с закономерностями социально-экономического развития и способствует экономическому прогрессу.

Литература:

1. Загорский К.Я. Экономика транспорта. М.-Л.: Госиздат, 1930. 368с.
2. Мачерет Д.А. Влияние транспорта на социально-экономическое развитие// Экономика железных дорог. 2003. №10.
3. Мокир Дж. Рычаг богатства. Технологическая креативность и экономический прогресс/ Пер. с англ. М.: Издательство Института Гайдара, 2014. 504с.
4. Радаев В.В. Можно ли спасти российскую легкую промышленность? //Вопросы экономики. 2014. №4. С. 17-36.
5. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. трансп./ Терешина Н.П., Галабурда В.Г. и др. –М.: УМК МПС России, 2001. -600с.
6. Экономика железнодорожного транспорта/ Под ред. Е.Д. Ханукова. М.: Транспорт, 1969. 424с.

USE OF POLYMERIC COMPOSITE MATERIALS FOR THE IMPLEMENTATION OF IMPORT SUBSTITUTION STRATEGIES IN THE MILITARY & INDUSTRIAL COMPLEX OF RUSSIA

Larin Sergey Nicolaevich,

*Candidat technical sciences, senior researcher
Central Economics and Mathematics Institute RAS,
Moscow, Russia*

DOI: [10.31618/NAS.2413-5291.2019.2.46.57](https://doi.org/10.31618/NAS.2413-5291.2019.2.46.57)

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОЛИМЕРНО-КОМПОЗИЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИЙ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ В ОБОРОННО-ПРОМЫШЛЕННОМ КОМПЛЕКСЕ РОССИИ

Ларин Сергей Николаевич,

*кандидат технических наук, ведущий научный сотрудник
Центральный экономико-математический институт РАН,
г. Москва, Россия*

Abstract

The main purpose of this study is to reveal modern competitive advantages of different branches of the Russian military & industrial complex. The article substantiates that application of polymeric composite materials stipulates the intensification of the manufacturing of high technology and science consuming production. Polymeric composite materials are already been used almost in all branches of the Russian military & industrial complex. The intensive development of its production and following use of polymeric composite materials for the creation of the modern military technique and systems of armaments, already become one of basic competitive advantages for the implementation of branch import substitution strategies.

Аннотация

Основная цель данного исследования заключается в выявлении современных конкурентных преимуществ различных отраслей российского ОПК. В статье обосновано, что применение полимерно-композиционных материалов способствует интенсификации производства высокотехнологичной и наукоемкой продукции. Полимерно-композиционные материалы уже сейчас используются практически во всех отраслях российского ОПК. Интенсивное развитие производства и последующее использование полимерно-композиционных материалов для создания современной военной техники и систем вооружений становятся одним из основных конкурентных преимуществ при реализации отраслевых стратегий импортозамещения.

Key words: branch import substitution strategies, sanction restrictions, negative influences, competitive advantages, composite materials.