

ОСОБЕННОСТИ И СЛОЖНОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Липатова Анастасия Олеговна

магистрант, Самарский государственный университет путей сообщения, РФ, г. Самара

Интерес к проблеме экономической безопасности предприятия в современных реалиях очевиден: сегодняшние условия существования требуют современного подхода к управлению предприятием, совершению действий, которые позволят сохранить конкурентоспособность на долгосрочную перспективу. Актуальность темы в том, что экономическая безопасность предприятия – приоритет для успешного существования и развития организаций любой формы, включающая в себя не только поддержание устойчивого и эффективного развития, но и угрозы возникновения кризисных ситуаций.

Основой транспортной системы России является железнодорожный транспорт, который обеспечивает удовлетворение потребностей населения, народного хозяйства и обороны страны в перевозках на качественно-высоком уровне. В нашей стране с ее огромными территориями, природными и людскими ресурсами железнодорожный транспорт имеет большую важность. Перевозя грузы, железнодорожный транспорт делает возможным нормальное функционирование и развитие всех отраслей, регионов и предприятий. Железнодорожный транспорт обеспечивает сырьем, материалами и оборудованием предприятия и доставляет готовую продукцию потребителю. Отличительная особенность железнодорожного транспорта как сферы экономики в том, что он сам не производит продукцию, а только участвует в ее создании.

Несмотря на развитие авто и авиа сообщений, направление и мощность пассажирских потоков в большей степени определяется расположением и пропускной способностью железнодорожных дорог. [5, с. 125]

Железнодорожный транспорт - одна из главенствующих ветвей хозяйства, обеспечивающих экономическую безопасность и целостность страны, обладающая технико-экономическими преимуществами над большинством других видов транспорта (табл. 1):

Таблица 1.

Достоинства железнодорожного транспорта

Особенности	В чем проявляются
Универсальность	Возможность обслуживать все отрасли экономики и удовлетворять потребности населения. Наличие разных типов вагонов позволяет транспортировать груз любого вида
Высокие показатели использования подвижного состава	
Высокая перевозная и пропускная способность	Железная дорога может пропустить до 200 пар поездов и обеспечить перевозку до 10 млн. т. груза в каждом направлении в сутки
Частота перевозок	Осуществление перевозок во все времена года при любых погодных условиях
Высокая эффективность	Обеспечение крупных перевозок грузов и пассажиров при относительно низких показателях себестоимости
Большая грузоподъемность	
Низкая аварийность и отсутствие «пробок»	Отлаженное расписание перевозок и четкое следование ему
Гарантия сохранности груза	Обеспечение ответственности за сохранность груза и соблюдение сроков доставки

	требований условий транспортировки
Низкий уровень ущерба окружающей среде	Меньшая степень воздействия на окружающую среду
Централизация управлением перевозками	Весь транспортный процесс регулируется транспортным законом

В то же время, необходимо учитывать и недостатки железнодорожного транспорта, которые являются угрозами его экономической безопасности (табл.2): [5, с. 237]

Таблица 2.

Недостатки железнодорожного транспорта

Недостатки	В чем проявляются
Высокая стоимость сооружения железных дорог и относительно медленная отдача авансируемого капитала	Средний срок окупаемости капиталовложений – до 10 лет
Большой удельный вес условно-постоянных расходов в себестоимости перевозок	Начало и окончание перевозочного цикла часто связано с прицепкой и сцепкой вагонов к поезду, что в свою очередь увеличивает время доставки груза, а так же общее время доставки груза, а так же общее время доставки груза, а так же общее время доставки груза
Неравномерность размещения	Конфигурация сети радиально-кольцевая с центром в Москве. Большая часть страны обладает разветвленной сетью, а восточная часть имеет радиально-кольцевую с малой разветвленностью
Отсутствие стратегических финансовых целей	Объясняется макроэкономической моделью – механизм перераспределения доходов включен в налоговую систему на макроуровне
Малая плотность железнодорожной сети и высокая грузонапряженность	По технико-экономическим данным некоторые участки дороги не в состоянии пропустить грузы из-за распада СССР
Нерациональные перевозки	Недостатки в размещении и развитии производства во многих регионах страны.
Повышенная опасность труда	Рабочие места расположены вблизи движущихся составов, пути не электрифицированы
Смешанный административно-рыночный характер	Функционирование железнодорожного транспорта происходит на конкурентных рынках, а управление осуществляется в административных рамках до вмешательства Правительства России.

Железнодорожный транспорт юридически относится к федеральной собственности, тарифы на перевозки также находится под контролем государства, При этом железная дорога является обособленным хозяйствующим субъектом. Она имеет самостоятельный баланс, свои счета в банках, начальник дороги имеет право самостоятельно заключать договора, уровень цен на продукцию дорогой устанавливается самостоятельно и так далее. Таким образом, кроме безопасности железной дороги как объекта стратегического назначения, существует экономическая безопасность железной дороги в целом. [1, с. 21]

Экономические интересы железной дороги требуют решения задач в области обеспечения ее экономической безопасности. Наиболее важным аспектом обеспечения экономической безопасности железной дороги является:

- обеспечение защищенности экономики страны от воздействия неблагоприятных внешних и внутренних факторов;
- своевременное прогнозирование и выявление внешних и внутренних угроз экономической безопасности железной дороги;
- осуществление оперативных и долгосрочных мер по предупреждению и локализации угроз;

- создание системы согласованного функционирования и взаимодействия всех структурных подразделений дороги по вопросам обеспечения экономической безопасности магистрали;
- формирование структуры хозяйственного комплекса дороги, в соответствии с Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте;
- обновление основных производственных фондов, производственного потенциала и технологий, обеспечивающих высокий технический уровень производства и повышение конкурентоспособности продукции, производимой железной дороги;
- повышение эффективности использования имущественного комплекса, увеличение всех видов доходов;
- усиление инвестиционной и инновационной активности, доведение доли инвестиций в основной капитал до уровня не менее двадцати пяти процентов, доведение доли инновационной продукции до уровня не менее пятнадцати процентов;
- восстановление и развитие новых региональных связей;
- формирование благоприятного делового и предпринимательского климата;
- рост благосостояния работников железной дороги;
- обеспечение контроля за рациональным использованием материально-производственных ресурсов магистрали;
- сбалансированное соблюдение отраслевых интересов железнодорожного транспорта и интересов железной дороги;
- предотвращение загрязнения окружающей среды. [4, с. 404]

Таким образом, экономическая безопасность железной дороги включает в себя несколько элементов (рис. 1).

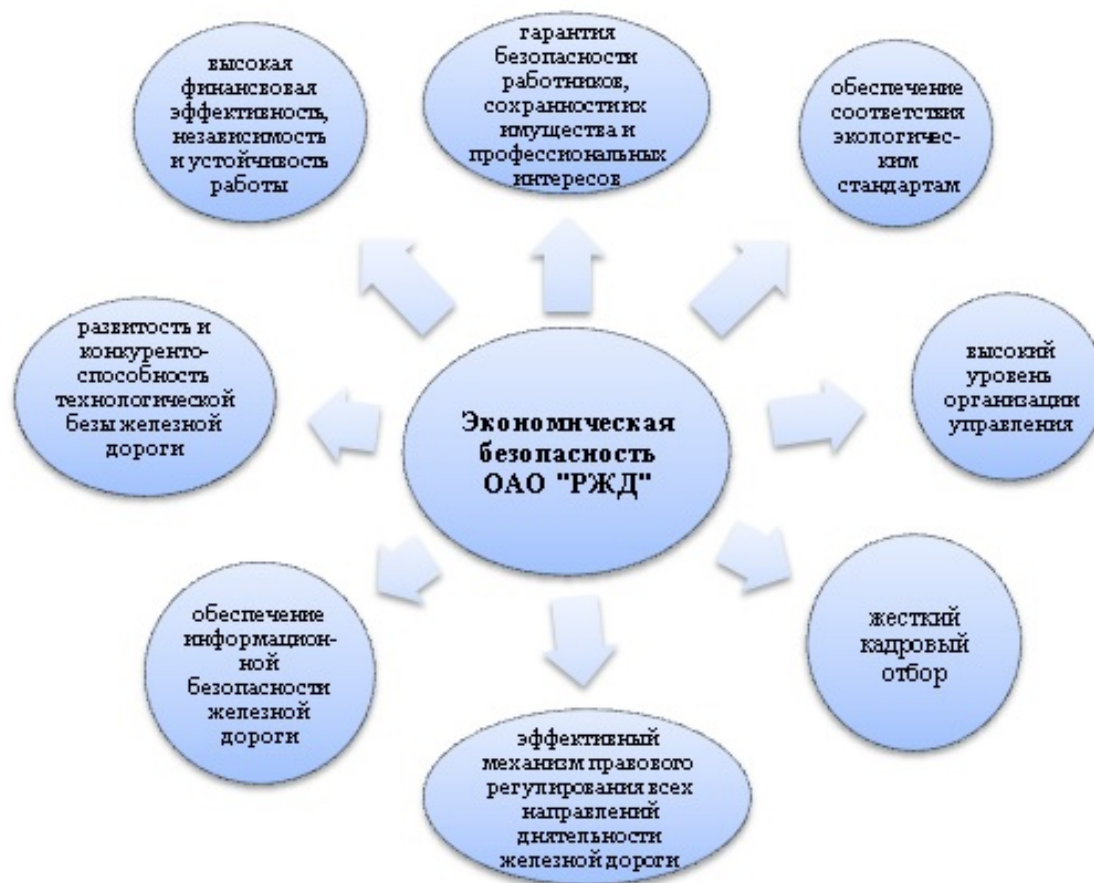


Рисунок 1. Составные элементы экономической безопасности железной дороги

В виду особенностей железнодорожного транспорта обеспечение его экономической безопасности должно осуществляться на основе объединения методов административного и рыночного управления, что означает необходимость поиска компромиссных решений.

Оценка экономической безопасности транспортного предприятия должна быть связана с оценкой экономической безопасности на национальном и отраслевом уровне. В качестве критериев оценки экономической безопасности дороги необходимо использовать:

- положение на рынке транспортных услуг (интенсивность роста; доля рынка);
- финансовую устойчивость (коэффициент автономии, покрытия и постоянного актива);
- состояние основных производственных фондов;
- зависимость от внешних источников ресурсов (прежде всего импортного подвижного состава и рабочей силы);
- зависимость руководства транспортной организации [3, с. 45]

Вместе с выбором критериев экономической безопасности важно определить параметры, которые определяют уровень экономической безопасности - пороговые значения показателей железной дороги, выход за пределы которых вызывает угрозы экономической устойчивости и эффективной работе на рынке транспортных услуг.

Если рассматривать обеспечение экономической безопасности железнодорожного транспорта как процесс прогнозирования и предотвращения угроз от нежелательных воздействий, необходимо определить уровень оценки потенциала холдинга ОАО «РЖД». Для этого выделим три составляющих экономической безопасности железнодорожного транспорта:

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

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

■ 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. [2, с. 74]

Обеспечение технико-технологической составляющей экономической безопасности железнодорожного транспорта является приоритетной задачей. Определить направления вложения средств в эту сферу, объемы капвложений и распределение их во времени возможно лишь при наличии научно-обоснованных индикаторов. [1, с. 17]

Финансовая безопасность определяет предельное состояние финансовой устойчивости ОАО «РЖД», в котором оно должно находиться для реализации своей стратегии и характеризуется его способностью противостоять внешним и внутренним угрозам.

Кадровая безопасность железнодорожного транспорта определяет процесс предотвращения негативных воздействий на его экономическую безопасность за счет ликвидации или снижения рисков и угроз, связанных с персоналом, его интеллектуальным потенциалом и трудовыми отношениями в целом.

В соответствии с показателями и величиной их отклонения от пороговых значений индикаторов экономической безопасности, потенциал железнодорожного транспорта может находиться в разных состояниях (рисунок 2). [5, с. 203]



Рисунок 2. Потенциал ОАО «РЖД»

С помощью интегрально-рейтинговой оценки можно провести диагностику экономической безопасности железнодорожного транспорта, которая классифицирует показатели на стимуляторы и дестимуляторы. К стимуляторам относятся показатели, которые позитивно влияют на уровень экономической безопасности, к группе дестимуляторов - показатели, противоположно, оказывающие негативное воздействие. [1, с. 47]

При решении задач своей экономической безопасности компания акцентирует внимание на развитие ее ресурсного потенциала, который поддерживает нормальный режим оказания транспортных услуг, предотвращает материальный и финансовый ущерб. Этот режим основан также и на недопущении несанкционированного доступа к служебной информации и разрушения компьютерных баз данных. Компания не является источником экономического неблагополучия, если она своевременно развивается, модернизируется. Благодаря этому, ее показатели будут обеспечивать нормальный уровень экономической безопасности, а индикаторы находиться в пределах пороговых значений.

Когда потенциал предприятия неустойчив, оно начинает испытывать трудности и все силы направляет на поддержание достигнутого уровня. Такая ситуация говорит об ограниченности некоторых видов ресурсов и является сигналом для анализа и поиска решений и способов их увеличения. Компания может обеспечивать свою экономическую безопасность, вовремя принимая меры к угрозам пока не

утрачены возможности улучшений условий функционирования и результатов.

В кризисные периоды развития организации появляются признаки спада производства, сокращения персонала, а частичную утрату потенциала становится практически невозможно избежать или предотвратить. Это говорит о том, что потенциал, которым можно было бы воспользоваться еще в течение длительного времени, не развит, поврежден, исчерпан или нет возможности создать новый. Ресурсы для этого компания может приобретать только исходя из результатов своей деятельности или за счёт заёмных средств, которые, как правило, перекрыты в ситуации кризиса. [3, с. 50]

Разрушение потенциала компании (производственного, технологического, научно-технического и кадрового) представляет собой наибольшую опасность для ее успешного функционирования. Исходя из всего вышесказанного, можно **сделать вывод, что особое внимание необходимо уделять своевременной модернизации производства и средствам труда, реструктуризации мощностей и кадровому развитию.**

Кроме общих принципов, экономическая безопасность, по моему мнению, может основываться на:

1. Высоком уровне финансирования;
2. Осознанном принятии рискованных решений при наличии возможностей получения преимуществ в перспективе
3. Своевременности получения информации и оперативном принятии решений;
4. Экономичности в исполнении мер безопасности.

Список литературы:

1. Коришева О.В. Экономическая безопасность транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок: Учебное пособие. - М.: РУТ (МИИТ), 2018. - 74 с.
2. О понятии экономической безопасности компании / Л.А. Чалдаева // Финансы и кредит. - 2009. - № 4. - С. 72 - 75.
3. Тамбовцев В.Л. Объект экономической безопасности России // Вопросы экономики. 2014. №12. С. 45-53
4. Шадрина Ж.А., Кочьян Г.А., Тлепцериуков М.А. Вопросы управления факторами экономической безопасности современного предприятия // Экономика и предпринимательство. 2014. № 11 (ч.3). С. 404 - 406.
5. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта: Учебник для вузов ж.д. транспорта/ Р. А. Кожевников, З.П. Межох, Н.П. Терешина и др.; Под ред. Р. А. Кожевникова, З.П. Межох. - М.: Маршрут, 2005. - 326 с.