Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
«Российский университет транспорта (МИИТ)»

Институт экономики и финансов
Кафедра «Финансы и кредит»

О.В. Коришева

Экономическая безопасность транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок

Учебное пособие

Москва – 2018

Министерство транспорта Российской Федерации

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования

«Российский университет транспорта (МИИТ)»

Институт экономики и финансов

Кафедра «Финансы и кредит»

О.В. Коришева

Экономическая безопасность транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок

Учебное пособие

для студентов специальности «Экономическая безопасность», бакалавров по направлению «Экономика»

МОСКВА – 2018

УДК 338
К 66
Коришева О.В. Экономическая безопасность транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок: Учебное пособие. - М.: РУТ (МИИТ), 2018. – 74 с.

Железнодорожный транспорт выполняет важные функции для поддержания экономической безопасности, так как способствует устойчивому развитию и функционированию экономики страны. После проведения структурной реформы транспортные компании в сфере грузовых железнодорожных перевозок приобрели особую значимость в обеспечении развития многих отраслей экономики и поддержании экономической безопасности железнодорожного транспорта, что подтверждает актуальность вопросов, анализируемых в учебном пособии.

В учебном пособии рассматриваются базовые теоретические и методические основы экономической безопасности хозяйствующих субъектов, проведен анализ и структурирование рисков и угроз основным элементам системы управления экономической безопасностью железнодорожных компаний в сфере грузовых перевозок, а также сформирована система управления экономической безопасностью данных субъектов.

Изучение учебного пособия позволит студентам овладеть знаниями в области управления и оценки экономической безопасности хозяйствующих субъектов, а также особенностями анализа рисков и угроз в деятельности грузовых железнодорожных компаний с учетом исследования этапов становления данного сегмента рынка.

Учебное пособие рекомендуются для изучения студентами специальности «Экономическая безопасность», бакалавров направления «Экономика». Кроме контингента обучаемых пособие представляет интерес для работников железнодорожного транспорта, грузоотправителей и самого широкого круга лиц.

Рецензенты: В.В. Жаков, к.э.н., доцент кафедры «Экономика и управление на транспорте» РУТ (МИИТ);

К.А. Грудинина, к.э.н., руководитель группы проектов Департамента нормативного и тарифного обеспечения перевозок Дирекции по транспорту и логистике Дирекции по обеспечению бизнеса ЗАО «РУСАЛ Глобал Менеджмент Б.В.»

© РУТ (МИИТ), 2018

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. В ходе проведения структурной реформы железнодорожного транспорта формирование конкурентного рынка конечных грузовых железнодорожных услуг выявило необходимость адекватного изменения в управлении грузовыми перевозками. Изначальная парадигма построения рыночной модели в сегменте грузовых перевозок способствовала количественному росту и активному поведению компаний, оперирующих грузовыми вагонами. Однако, негативные тенденции и нерешенные проблемы, снижающие эффективность работы железнодорожного транспорта, сформировали внутренние и внешние угрозы экономической безопасности для транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок. Наличие этих угроз обусловлено целым комплексом проблем, а их решение непосредственно связано с обеспечением экономической безопасности транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок и инфраструктурного базиса железнодорожной отрасли в целях сохранения экономической целостности, независимости и обороноспособности страны.

Их решение в условиях динамичной трансформации рынка конечных грузовых железнодорожных услугобусловливает необходимость поиска новых походов к разработке эффективного инструментария, методик управления и оценки экономической безопасности хозяйствующего субъекта в сегменте грузовых перевозок, что определяет актуальность настоящего учебного пособия.

Степень научной проработанности проблемы исследования. Теоретические и методологические аспекты проблем обеспечения экономической безопасности хозяйствующих систем рассмотрены в трудах многих ученых, однако, следует отметить, что не все аспекты данной проблемы достаточно изучены. Недостаточная разработанность подходов к оценке экономической безопасности компаний, оперирующих

грузовым подвижным составом, обусловливают необходимость научно-обоснованных практических рекомендаций по определению уровня экономической безопасности и их учету при принятии управленческих решений.

Безусловно, управление экономической безопасностью транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок с учетом целевых индикаторов экономической безопасности отрасли при планировании производственно-хозяйственной или коммерческой деятельности грузовых транспортных компаний обеспечит эффективное функционирование и развитие транспортного холдинга и отрасли в целом.

В настоящем учебном пособии решены **следующие задачи:**

- рассмотрена сущность категории «экономическая безопасность» и проанализированы основные методические подходык ее количественной оценке;
- проведен анализ становления и современных проблем развития рынка грузовых перевозок на железнодорожном транспорте и определена роль грузовых транспортных компаний как детерминирующего фактора эффективного взаимодействия стратегических отраслей в системе общего воспроизводства и как важнейшей составляющей экономической безопасности железнодорожного транспорта;
- сформирована и обоснована система управления экономической устойчивостью на основе установления и систематизации рисков и угроз деятельности железнодорожных компаний в сфере грузоперевозок;
- предложена принципиальная схема управления экономической безопасностью транспортных компаний.

Настоящее учебное пособие представляет интерес для экономистов, работников железнодорожного транспорта, а также самого широкого круга лиц, так как оно обладает определенной теоретической и практической значимостью.

ГЛАВА 1. ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ: СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ ИХ РЕШЕНИЯ

1.1. Экономическая безопасность хозяйствующего субъекта как фактор его развития

Необходимо отметить, что категория экономическойбезопасности тесно связана с категорией экономической устойчивости субъекта. Данные категории взаимно дополняют друг друга. Кроме того, стоит акцентировать внимание на неотъемлемом условиикак самой категории экономической устойчивости, так и близкой ей категории экономической безопасности хозяйствующего субъекта, отрасли или государства в целом, которое прямо или косвенно вытекает из определений данных категорий различных авторов. Данным условием является устойчивое развитие. Анализируемый термин был введен в мировую науку и политику комиссией Г.Х. Брутланда как «развитие, которое удовлетворяет потребности настоящего времени, но не ставит под угрозу способность будущих поколений удовлетворять свои собственные потребности» [1]. Приняв «Повестку на XXI век» [2], нацеленную обеспечить переход на устойчивое развитие во всемирном масштабе, политики и ученые планировали избежать острых кризисных ситуаций на пути дальнейшего цивилизованного развития. Однако кризис – это неотъемлемый этап для любой функционирующей системы, поскольку все системы в ходе своего развития сталкиваются с кризисными явлениями и либо укрепляют свои позиции, справляясь с возникшими проблемами, либо ликвидируются.

В Российской Федерации интерес к проблемам устойчивого развития возник относительно недавно. Только в апреле 1996 года был издан Указ Президента Российской Федерации № 440 «О концепции перехода Российской

Федерации к устойчивому развитию» [3]. При этом в последние годы и настоящее время в научной и экономической литературе данной проблематике уделяется значительное внимание.

Понятие «устойчивое развитие» формируется из двух терминов: «устойчивость» и «развитие», которые в определенной степени находятся в противоречии друг с другом, так как развитие связано с принятием определенного уровня риска, а устойчивость, напротив, достигается минимизацией различных рисков. Соединение данных принципов и их параллельное соблюдение достигается с помощью формирования системы экономической безопасности, включающей ее оценку, регламент управления и формирование рекомендаций по учету требований экономической безопасности (устойчивости) при управлении компанией.

Устойчивое экономическое развитие прямо коррелирует с экономической безопасностью хозяйствующего субъекта, так как позволяет всем жизненно важным сферам деятельности мобилизоваться в условиях внешних и внутренних рисков и угроз путем взаимной оптимизации структуры и взаимодействия ресурсов субъекта, что позволит обеспечить непрерывное функционирование и развитие, устойчивость, платежеспособность, финансовую независимость, производственно-технологическую активность, конкурентоспособность, качество управления и, соответственно, высокий уровень экономической безопасности для поставленных целей.

При этом наиболее эффективным способом для достижения устойчивости и одновременно развития компании является формирование такой системы оценкисостояния экономической безопасности компании и управления различными факторами деятельности, которая обеспечит комплексный подход, учитывающий жизненно важные составляющие и сферы деятельности компании. Однако, учитывая тесную связь категорий экономической устойчивости и экономической безопасности, перед формированием методики

оценки экономической устойчивости грузовых транспортных компанийи для комплексной ее проработки целесообразно рассмотреть более подробно различные аспекты экономической безопасности компании. В связи с этим представляется необходимым рассмотрение категории «экономическая безопасность» и «экономическая безопасность хозяйствующего субъекта».

Наука о безопасности относительно недавно получила более широкое распространение и применение, чем, например, экономика. Значительный вклад в развитие данного направления внес В. Парето, сформировавший три составляющие безопасности общества, зависящие, в первую очередь, от внешних и внутренних угроз: политическую стабильность, экономическое процветание и обороноспособность государства. Важнейшим шагом в развитии Концепции экономической безопасности были научные исследования ученых и специалистов РАЕН, Института экономики РАН, научно-исследовательских институтов Минэкономики РФ и МГУ им. М.В. Ломоносова, начатые в 1993 году. Проводимые в стране преобразования и реформы при наличии проблем в экономике требовали научного обоснования и продуманного подхода. Именно поэтому специалисты Министерства экономики РФ и Совета безопасности РФ, а также ряд ученых подготовили в 1996 году проект Указа Президента № 608 «Государственная стратегия экономической безопасности РФ (Основные положения)», принятый 29.04.1996 г. Создание достойных условий жизни для совершенствования личности, сохранение целостности государства, социально-экономическая и военно-политическая стабильность страны, результативное сопротивлениевоздействию внутренних и внешних угроз – все это – стратегические задачи для обеспечения экономической безопасности.

Перечисленные факторы, а также условие экономической безопасности (устойчивости) государства, отраслей и хозяйствующих субъектов должны в совокупности

формировать целостность системы страны и жизненный закон для функционирования всех экономических, хозяйствующих, политических и иных субъектов, а также для жизни каждого человека на Земле. Очень емко и точно основные элементы треугольника целостной системы сформировал митрополит Волоколамский и Юрьевский Питирим (Константин Владимирович Нечаев), в юношестве являвшийся студентом МИИТа. Согласно позиции митрополита Питирима (Нечаева) закон нашей жизни (поверхностно горизонтальной) составляют три «Э»: экология, экономика, этика. Экология нужна как средство существования, для чего также нужно знать законы простого быта, управления государством сохранения природы. Экономика необходима, чтобы эффективно распределять потоки первой составляющей и способствовать формированию системы управления государства. Но, чтобы правильно всем этим пользоваться, нужны правила поведения или этика. Три элемента треугольника целостной системы, сформированной митрополитом Питиримом, в полной мере отражают главные принципы, соблюдение которых в полном объеме гарантирует экономическую устойчивость различных субъектов, экономическую безопасность общества и государства в целом.

В научной литературе можно найти различные трактовки категории «экономическая безопасность». Так, Л. Абалкин определяет экономическую безопасность как «совокупность условий и факторов, обеспечивающих независимость национальной экономики, ее стабильность и устойчивость, способность к постоянному обновлению и самосовершенствованию» [4]. А. Архипов, А. Городецкий и Б. Михайлов считают, что «экономическая безопасность — это способность экономики обеспечивать эффективное удовлетворение общественных потребностей на национальном и международном уровнях, … совокупность внутренних и внешних условий, благоприятствующих эффективному динамичному росту национальной экономики, ее способности удовлетворять потребности общества, государства, индивида,

обеспечивать конкурентоспособность на внешних рынках, гарантирующую от различного рода угроз и потерь» [5].

Коллектив авторов под руководством академика В.К. Сенчагова выдвигают идею о том, что «основой государственной стратегии экономической и в целом национальной безопасности должна быть идеология развития, которая учитывает стратегические приоритеты, национальные интересы, вследствие чего угрозы безопасности сводятся к минимуму. Без идеологии развития, без культивирования промышленного и научно-технического подъема нельзя решить такие задачи экономической безопасности, как увеличение доходов бюджета, обеспечениеприемлемого уровня занятости населения, повышения качества жизни и социальной защищенности населения. Поэтому главная цель экономической стратегии состоит в восстановлении в России экономического роста» [6]. Кроме того, В.К. Сенчагов в своем труде выдвигает мнение, согласно которому «безопасность – это состояние объекта в системе его связей с точки зрения способности к самовыживанию и развитию в условиях внутренних и внешних угроз, а также действия непредсказуемых и труднопрогнозируемых факторов» [7]. Согласно В.Л. Тамбовцеву, «...под экономической безопасностью той или иной системы нужно понимать совокупность свойств состояния ее производственной подсистемы, обеспечивающую возможность достижения целей всей системы» [8]. В соавторстве с Г.Б. Клейнером и Р.М. Качаловым В.Л. Тамбовцев исследует деятельность предприятия в нестабильной экономической среде. Данный коллектив авторов приходит к выводу, что «под экономической безопасностью будем понимать такое состояние субъекта, при котором вероятность нежелательного изменения каких-либо качеств самого субъекта, параметров принадлежащего ему имущества и затрагивающей его внешней среды невелика (меньше определенного предела)» [9].

В исследованиях Д. Ковалева и Т. Сухоруковой экономическая безопасность предприятия определяется как

«защищенность его деятельности от отрицательных влияний внешней среды, а также способность быстро устранить разновариантные угрозы или приспособиться к существующим условиям, которые не сказываются отрицательно на его деятельности» [10]. Схожую позицию имеют и ряд других исследователей и экономистов. Так, В.В. Шлыков рассматривает экономическую безопасность как «состояние защищенности жизненно важных интересов предприятия от реальных и потенциальных источников опасности или экономических угроз» [11]. Интересна позиция по исследуемому вопросу и ряда иных авторов, соотносящих понятие экономической безопасности не только к хозяйствующему субъекту, но и к иным институтам и государству в целом. В.И. Ярочкин отмечает, что «безопасность – состояние защищенности жизненно важных интересов личности, предприятия, государства от внутренних и внешних угроз» [12], а «общая цель экономической безопасности заключается в оценке достигнутых результатов и в выявлении резервов повышения эффективности производства хозяйствующего субъекта» [13].

Некоторые исследователи сужают круг вопросов при рассмотрении указанной проблемы экономической безопасности и акцентируют внимание на определенном ряде проблем. Так, Б.А. Райзберг полагает, что «безопасность экономическая – предотвращение утечки конфиденциальной экономической информации из фирмы, нарушение коммерческой тайны, осуществления экономических диверсий» [14]. Данная позиция в настоящее время стала весьма актуальна для хозяйствующих субъектов и государства в целом при обеспечении экономической безопасности, что обусловлено стремительным развитием информационных технологий и возникновением необходимости сохранения конфиденциальной информации. В понятие экономической безопасности теперь необходимо включать и такую составляющую как информационная безопасность.

Таким образом, исходя из рассмотренных подходов и точек зрения на категорию экономической безопасности, следует вывод,

что на сегодняшний день не сформирован единый подход к раскрытию ее сущности и однозначно не определено ее экономическое содержание.

Каждый из перечисленных подходов взаимно дополняет друг друга, и различные критерии в определенной степени могут доминировать при определении сущности экономической безопасности. Такое изменение значимости критериев и составляющих экономической безопасности зависит от специфики конкретных компаний, то есть, особенностей их деятельности, отрасли в которой они работают и других факторов.

С учетом рассмотренных научных точек зрения касательно феномена экономической безопасности и категории экономической устойчивости автором настоящего учебного пособия категория *«**экономическая безопасность хозяйствующего субъекта**» определена как имманентно присущая характеристика функционирования организации, обеспечивающая экономическую независимость, устойчивость, развитие приэффективном использовании ресурсов, минимизации угроз основным составляющим стабильности хозяйствующего субъекта.*

Соответственно, устойчивое развитие и экономическая безопасность в целом характеризуются, прежде всего, устойчивостью экономики и различных систем, динамическим развитием, а также стабильным состоянием подсистем и отраслей экономики страны в целом. Учитывая, что железнодорожная отрасль издавна считалась кровеносной системой экономики России, можно сделать вывод о том, что без должного уровня экономической безопасности железнодорожного транспорта невозможно достичь развития экономики страны и ее экономической безопасности. Устойчивость и стабильность отрасли или экономики страны в целом достигается при соблюдении баланса в системе. При воздействии внешних макро- и микроэкономических факторов и угроз экономической безопасности возникают риски,

свидетельствующие о наличии дисбаланса в системе. Сбалансированность системы должна обеспечиваться:

- через сбалансированность отношений внутри государства, отрасли или предприятия среди общества, отраслевиков или сотрудников соответственно;
- через согласованность законодательной базы государства и объективных законов функционирования и развития общества;
- через устойчивость и прозрачность отношений с внешними контрагентами;
- иными действиями систем и ее участников, а также действиями государства в целом.

Железнодорожный транспорт обеспечивает не только устойчивую работу отраслей материального производства, сокращение удельных затрат в стоимости продукции за счет транспортной составляющей,увеличение эффективности пользования ресурсами, но истимулирует процессы стабилизации экономики и укрепления финансово-кредитной системы страны, решает социальные задачи, что обосновывает стратегическое значение железнодорожной отрасли в защите национальных интересов и минимизации угроз экономической безопасности Российской Федерации. Таким образом, представляется обоснованным выделение транспортной составляющей в качестве самостоятельного блока в системе национальной безопасности России [15].

Экономическаябезопасность как фактор, обеспечивающий повышение эффективности,стабильное функционирования и развитие, важна не только на уровне ОАО «РЖД», но и на уровне грузовых транспортных компаний, которые, в свою очередь, обеспечивают экономическую устойчивость и безопасность железнодорожной отрасли.

1.2. Актуальные проблемы функционирования транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок в условиях рыночных преобразований

Формирование рыночной модели железных дорог основывалось на заложенном в Программе структурной реформы различии рынка и отрасли. К 2002 году из структуры активов МПС были выведены путем приватизации активы, непосредственно не связанные с процессом перевозок. Такие предприятия вошли на свой специализированный конкурентный рынок и стали эффективно функционировать, оказывая услуги на конкурентной основе. Кроме того, в 2002 году был принят Федеральный закон о железнодорожном транспорте[16], предусматривающий базовые понятия, формирующие виды услуг отрасли, субъектов, их оказывающих, а также материальные объекты, обеспечивающие их выполнение (перевозка грузов, железнодорожная инфраструктура общего пользования, оператор железнодорожного подвижного состава, перевозчик). Коммерческий статус оператора мог быть в виде юридического лица или индивидуальногопредпринимателя, имеющего вагонный парк на праве собственности или ином праве, являющегося участником перевозочного процесса на основании договора с перевозчиком и использующего для этого указанный парк.

Компания-оператор подвижного состава оказывает перевозку грузов, то есть, конечную услугу с помощью двух ресурсов: услуги инфраструктуры и услуги тяги.Услуги доступа к инфраструктуре оказывает ОАО «РЖД», являясь естественным монополистом рынка. Услуги локомотивной тяги либо предоставляет ОАО «РЖД», либо компания-оператор использует собственные локомотивы. Однако, количество собственных локомотивов у грузовых компаний ничтожно мало по сравнению с активами ОАО «РЖД», поэтому рынок тяги также считается монополизированным. Услуга операторов

последующей переработке не подвергается, а приобретается для конечного, завершенногоприменения. В связи с этим, сегмент отрасли, оказывающий услуги по грузовым перевозкам с использованием собственного подвижного состава в совокупности с инфраструктурным и тяговым ресурсами, предоставленными сторонними организациями, называется рынком конечных грузовых железнодорожных услуг или перевозок. Вертикальные связи при формировании конечной грузовой железнодорожной услуги схематично представлены на рисунке 1.1.

Рисунок 1.1– Вертикальные связи при формировании конечной грузовой железнодорожной услуги

Однако, становление и развитие рынка операторов грузового железнодорожного подвижного состава (которые в различных трактовках именуются как перевозочные компании, грузовые транспортные компании, грузовые операторы и др.) началось в условиях ряда проблем, препятствующих успешному реформированию всей отрасли, а именно:

- техническая отсталость системы железнодорожного транспорта;
- дефицит подвижного состава;
- экономически необоснованная система тарифного регулирования;
- высокий уровень износа вагонного парка;

- необходимость решения социальных задач;
- недоинвестирование в качество и технологичность;
- иные проблемы.

Развитие рынка операторов железнодорожного подвижного состава началось в условиях доминирования на рынке ОАО «РЖД». Независимых грузовых операторов в зависимости от уровня диверсификации подвижного состава подразделяют на два типа: универсальные и специализированные. Универсальные операторы могут перевозить широкую номенклатуру грузов, так как имеют различные виды подвижного состава. Специализированные компании-операторы предоставляют услуги по перевозке определенного рода грузов и имеют необходимый для таких перевозок тип подвижного состава.

Начальный период формирования конкурентного рынка операторов (к 2005 году) характеризовался наличием небольшого числа универсальных операторов, крупнейшим из которых было ОАО «РЖД».

Так как каждая компания рынка конечных грузовых железнодорожных перевозок специализируется на определенном роде груза или нескольких его видах, то сам рынок целесообразно разделяется на различные сегменты по родам перевозимых грузов.

Таким образом, тип рынка грузовых железнодорожных операторов в период становления, к 2005 году, представлял собой олигополию с доминирующей фирмой – ОАО «РЖД», в одних сегментах усиленную, граничащую с монополией, в других – ослабленную. Сложившийся тип рынка сопровождался наименее желательными перспективами его развития, а именно переходом в монополию. В связи с чем,компании-операторы выбрали активные стратегии поведения, а внешняя среда, в том числе, в форме тарифной политики, изменялась таким образом, чтобы сделать рынок грузовых перевозок более конкурентным и приблизить его тип к олигопольной конкуренции.

Одной из проблем, стоявших на пути развития конкурентного рынка, являлся высокий уровень износа подвижного состава, который в настоящее время существенно ликвидирован.

Вопросу развития и проблем рынка грузовых перевозок, конкурентоспособности операторских компаний, созданию дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», реформированию отрасли, становлению рыночных отношений, экономической эффективности инвестиций и экономике на железнодорожном транспорте посвятили свои работы многие ученые и исследователи.

Развитие рынка грузовых железнодорожных операторов будет рассмотрено с двух позиций: с позиции ОАО «РЖД» и его действий,а также с позиции независимых частных компаний и их поведения.

Политика ОАО «РЖД» в направлении развития рынка грузовых перевозок.В процессе реформирования железнодорожного транспорта одной из основных целей являлось выделение конкурентных видов деятельности из структуры монопольного холдинга. Одним из самых популярных способов выделения конкурентных видов деятельности является создание дочерних обществ, которые в дальнейшем будут функционировать как самостоятельные юридические лица, но будут испытывать влияние основного общества при принятии хозяйственных решений, в случае его преобладающего влияния в уставном капитале созданной компании.Именно таким способом началось формирование компаний-операторов, являющихся дочерними по отношению к «РЖД» и призванных формировать конкуренцию в сегменте грузовых перевозок. В течениереализации Программы структурной реформы в ОАО «РЖД» было издано множество распоряжений, устанавливающих различные алгоритмы, требования и схемы с целью оптимизации процесса создания новых структур. Так, ОАО «РЖД» установило единые требования к разрабатываемым бизнес-планам создаваемых дочерних и зависимых обществ, утвержденные

Распоряжением от 18 апреля 2005 г. № 523р «Об утверждении примерной структуры бизнес-плана деятельности дочернего и зависимого общества ОАО «РЖД». При создании дочерней компании особое внимание уделяется изучению рынка продукции, товаров, работ и услуг (в натуральном и стоимостном выражении), производимых обществом. Анализируется деятельность конкурентов и участников рынка, а также их преимущества. Оцениваются риски, связанные с прогнозируемым составом и уровнем конкуренции на рынке.

Распоряжение от 14 июня 2005 г. № 889р утверждает схему передачи имущества и обязательств ОАО «РЖД» на баланс создаваемых дочерних акционерных обществ ОАО «РЖД». Данная схема предусматривает передачу в качестве вклада в уставной капитал исключительные права; объекты незавершенного строительства, ввод в эксплуатацию которых планируется в период формирования уставного капитала либо после; машины и оборудование; объекты недвижимости, не ограниченные в обороте. Сырье и материалы могут быть проданы дочернему обществу. В собственности ОАО «РЖД» остаются выданные займы, ценные бумаги, полученные кредиты и займы, денежные средства в кассе и на валютных счетах, все долги по платежам в бюджет и во внебюджетные фонды. Данный порядок передачи имущества формировал явные преимущества дочерних компаний-операторов ОАО «РЖД» перед частными компаниями сегмента грузоперевозок, так как для формирования вагонного парка дочерним компаниям не требовались капитальные вложения, как независимым игрокам. Именно таким образом созданное в 2007 году ОАО «Первая грузовая компания» (ОАО «ПГК») стремительно заняло лидерство в сегменте грузовых перевозок благодаря большому и широко диверсифицированному вагонному парку, переданному на баланс компании.Однако, передаваемый подвижной состав не всегда был в идеальном состоянии, проблема его высокого уровня износа перешла дочерним компаниям вместе с имуществом. При этом даже,

несмотря на эту проблему, ОАО «ПГК» стало крупнейшим универсальным оператором грузов.

Путем издания распоряжений ОАО «РЖД» определяет и внутреннюю политику дочерних и зависимых обществ. Примером служит Распоряжение от 14 декабря 2005 г. № 2102р «Об утверждении типового положения о кредитной политике дочернего и зависимого обществ ОАО «РЖД», которое устанавливает лимиты заимствований денежных средств в рамках кредитных договоров и договоров займа, заключаемых от имени дочернего и зависимого обществ ОАО «РЖД». Четко урегулирован контроль со стороны ОАО «РЖД» за финансовой деятельностью его дочерних и зависимых обществ. В указанных целях работают ревизионные комиссии дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», для организации работы которых принято Распоряжение от 12 октября 2004 г. № 3426р «О создании единой системы проведения проверок дочерних и зависимых обществ ревизионными комиссиями».

В структуре транспортного холдинга управление дочерними и зависимыми обществами возложено на специальный департамент. Задачи данного департамента определены в Положении№ 987 от 1 ноября 2004 г. «О Департаменте управления дочерними и зависимыми обществами открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Упомянутый департамент осуществляет не только контроль за деятельностью дочерних и зависимых обществ, но и постоянно корректирует и следит за финансовой деятельностью вновь созданных дочерних и зависимых обществ.

Принимая во внимание разветвленность структуры транспортного холдинга, ОАО «РЖД» издало Распоряжение от 30 декабря 2005 г. № 2370р «Об образовании региональных оперативных комиссий по координации взаимодействия железных дорог с расположенными в их границах другими филиалами, негосударственными учреждениями ОАО «РЖД», а также дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД». Данным распоряжением утверждено типовое положение о

региональной оперативной комиссии, формируемой как совещательный орган при начальнике железной дороги.

Взаимодействие между дочерней и материнской компанией определяется, исходя из:

- общих принципов и норм гражданского законодательства РФ;
- внутренних регламентов и распоряжений ОАО «РЖД»;
- заключенных между материнской и дочерней компанией договоров;
- иных нормативно-правовых актов, предусмотренных законодательством.

Кроме того, дочерние компании должны ежегодно представлять отчет материнской структуре. Типовые требования к форме и структуре отчета определены в распоряжениях ОАО «РЖД».

Создавая дочерние и зависимые общества, ОАО «РЖД», безусловно, заинтересовано в их стабильной работе и дальнейшем увеличении рыночной стоимости, капитализации этих обществ. С помощью создания дочерних структур в области грузовых перевозок ОАО «РЖД» формально обходит закон о естественных монополиях, так как дочерние операторы грузового подвижного состава могут самостоятельно устанавливать цены и тарифы на свои услуги. Имея статус коммерческих юридических лиц, операторы не обязаны выполнять социальную функцию и осуществлять перевозки в убыточных направлениях. Выполнение социальных функций в части социальных гарантий и выплат в дочерних и зависимых обществах снижается. Несмотря на наличие по некоторым социальным льготам лучшего социального пакета, например, в ОАО «Первая грузовая компания» (ОАО «ПГК») и ОАО «Трансконтейнер», чем в ОАО «РЖД», уровень выплат в дочерних компаниях зависит от заработанной прибыли и доходов предприятия. Имея множество статей расходов при главной цели деятельности – извлечении прибыли, социальные гарантии для сотрудников не являются приоритетами для руководства дочерних обществ.

Де-юре, появление дочерних обществ ОАО «РЖД» в сегменте грузовых перевозок должно обеспечить развитие честной конкуренции, к чему в том числе была направлена структурная реформа железнодорожного транспорта. Де-факто, передаваемые в уставной капитал дочерних компаний (в особенности, Первой и Второй грузовым компаниям (впоследствии «Федеральной грузовой компании») мощности и подвижной состав позволяют им сразу же занять доминирующее положение на рынке, что затрудняет развитие добросовестной конкуренции с частными операторами грузов.Не имея столь основательной поддержки со стороны ОАО «РЖД», которую имеют его дочерние операторы, частным игрокам тяжело выдерживать конкуренцию на рынке.

Несправедливой была и конкуренция между ОАО «РЖД» и остальными частными операторами. Поскольку частные операторы из единого перевозочного процесса выбрали своей деятельностью самые доходные перевозки, оставшиеся невыгодные и не столь технологичные перевозки перешли к ОАО «РЖД».

Вместе с тем, следует выделить положительные стороны выделения дочерних обществ в сегменте грузовых перевозок. Идеология структурной реформы транспортного комплекса изначально была направлена на стимулирование конкуренции в сфере грузовых перевозок. Перераспределение высокодоходных грузов произошло в пользу частных перевозчиков, что стало возможным вследствие методов тарифного регулирования. Освобождение от государственного тарифного контроля содействует развитию индивидуального подхода к клиентам, в том числе и при помощи предоставления скидок и установления конкретных условий в зависимости от ситуации. Привлечение частных инвестиционных средств позволяет обновить изношенный вагонный парк и использовать новые технологии при погрузке и перевозке. Упрощенный подход, по сравнению с медлительностью холдинга, к решению насущных проблем способствует быстрому реагированию на изменение ситуации

на рынке, препятствует возникновению задержек при заключении договоров с контрагентами.

Политика независимых компаний-операторов в направлении развития рынка грузовых перевозок.

Вопросам экономики и развития рынка грузоперевозок, конкурентоспособности и управления деятельностью грузовых транспортных компаний посвяти свои работы многие ученые и исследователи.В целях изменения сложившейся типологии рынка грузовых перевозок наиболее крупные операторы подвижного состава выбирали в качестве своей стратегии активное поведение на рынке, способное модифицировать внешнюю среду и структуру рынка. Такими компаниями в период становления рынка конечных грузовых железнодорожных услуг являлись Группа компаний «Северстальтранс», Группа компаний «Евросиб», Холдинг «Трансгрупп АС», ОАО «Дальневосточная транспортная группа» и др.

Одной из базовых составляющих активного поведения компании-оператора являются инвестиции в основной капитал, увеличивающие производственные мощности и стимулирующие рост компании за счет внутренних резервов. В данном случае компании имеют широкий спектр направлений вложения средств, в зависимости от вида приобретаемых основных средств. Среди таких направлений можно выделить:

- приобретение подвижного состава повышенной грузоподъемности, что позволит понизить затраты операторов и сформировать минимально необходимый эффективный парк вагонов;

- наращивание парка подвижного состава одного вида, позволяющее увеличить долю присутствия на одном из сегментов рынка грузоперевозок;

- увеличение уровня диверсификации вагонного парка, что позволит в целом усилить позицию компании на рынке и не допустить резких падений показателей прибыльности в случае спада спроса в одном из его сегментов, а также позволит

продолжать расширяться, даже если в несколько сегментов рынка имеющийся спрос удовлетворен иными операторами. Кроме того, инвестиции в горизонтальную диверсификацию парка подвижного состава способствуют повышению доступности и обеспечению бесперебойности услуг операторов грузов.

Еще одной составляющей активного поведения компании-оператора является его вертикальная интеграция на связанных рынках через инвестирование в производственные мощности по технологической цепочке: локомотивная тяга; техническое обслуживание и ремонт подвижного состава; стивидорная деятельность; вагоно- и локомотивостроение; терминально-складская деятельность; инфраструктура.

Вертикально-интегрированная компания по одному из вышеперечисленных направлений будет иметь определенные преимущества по сравнению с иными компаниями. Так, например, инвестиции в развитие станций технического обслуживания и ремонтных заводов позволят удовлетворять не только собственные потребности в ремонте и обслуживании вагонного парка, но и потребности иных операторов, что позволит увеличить прибыль компании, а также составить конкуренцию аналогичным обслуживающим компаниям «РЖД».

Инвестиции в создание компаний по перевалке и хранению грузов в портах и строительство терминальных комплексов позволят операторам грузового подвижного состава обеспечивать бесперебойные мультимодальные перевозки, оказывать транспортно-экспедиционные услуги, развивать стивидорную деятельность и тем самым идти по пути трансформации в транспортно-логистическую компанию.Приобретение тягового подвижного состава обеспечивает явное конкурентное преимущество перед конкурентами, пользующимися услугами локомотивной тяги ОАО «РЖД».

Одним из вариантов активного поведения оператора грузового подвижного состава, позволяющим укрепить свою позицию на рынке, являются инвестиции в сделки по слиянию и поглощению. Приобретение уже действующих компаний обеспечит рост доли оператора на рынке, усилит рыночную концентрацию, а также позволит избежать многочисленных барьеров при входе в новый сегмент или связанный рынок.

Активное поведение частных операторов грузов, в том числе, подтолкнуло ОАО «РЖД» к созданию дочерней грузовой компании-оператора. Так, в 2007 году было создано ОАО «Первая грузовая компания», занявшее лидерство благодаря поддержке материнской компании ОАО «РЖД». В сфере контейнерных перевозок ОАО «РЖД» также создало крупного участника рынка– ОАО «Трансконтейнер».

С 2006 года на рынке грузовых железнодорожных операторов наблюдалось значительное увеличение количества частных компаний, многие из которых владели минимальным количеством подвижного состава, который не позволял им составить реальную конкуренцию иным игрокам на рынке.По данным ОАО «РЖД» доля транспортного холдинга без дочерних обществ по объемам грузооборота сократилась с 78,2 % в 2003 году до 0,7 % в 2016 году (см. рисунок 1.2). Доля грузооборота, приходящегося на вагоны частных собственников, в 2003 году составляла 21,8 %, а к 2016 году увеличилась до 86,4 %.По объемам перевозок доля частных компаний возросла с 28,7 % в 2003 году до 87,3 % в 2016 году.

Рисунок 1.2 – Структура российского рынка оперирования грузовыми вагонами в 2003-2016 гг., млрд. т-км
Источник: ОАО «РЖД»

Рынок железнодорожных компаний, оперирующих грузовыми вагонами, является олигопольным, однако

конкурентную среду рынка нельзя назвать однозначно олигополистической. Коллектив авторов под редакцией В.Г. Галабурды характеризуют олигополию как «небольшое число крупных компаний, продающих одинаковые товары или услуги, которые весьма чувствительны к ценовой и маркетинговой стратегии друг друга» [17]. В настоящее время к такому типу конкуренции нельзя отнести рынок транспортных компаний-операторов грузового вагонного парка. В связи с этим автором выделяется разновидность олигопольного рынка с явными чертами нечеткости и неопределенности – «условная олигополия», характерная для рынка конечных грузовых железнодорожных услуг. Отличием условной олигополии является отсутствие чувствительности компаний рынка к ценовой и маркетинговой стратегии друг друга. Контроль за действиями конкурентов при этом не осуществляется столь тщательно, а основные усилия и внимание направлены на совершенствование своей деятельности и увеличение эффективности. Условная олигополия – конкурентный рынок, удовлетворение потребностей которого обеспечивается 7-10 крупными частными компаниями, обладающими диверсифицированным вагонным парком, 5-7 крупными дочерними компаниями ОАО «РЖД», в том числе, компаниями с частичным участием частного капитала наряду с государственным, несущественным количеством мелких компаний, занимающим не более 25 % рынка, а также ОАО «РЖД» по мере необходимости. Доли крупных игроков при таком типе рынка могут изменяться время от времени.

Однако для формирования условной олигополии, как наиболее эффективной модели рынка грузовых перевозок, необходимо сокращение количества независимых компаний-операторов, укрупнение долей частных игроков. Стремительный рост количества операторов обусловлен высоким уровнем доходности деятельности по оперированию грузовым подвижным составом.

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2011 года № 1051 «О порядке привлечения ОАО «Российские железные дороги» железнодорожного подвижного состава для перевозок грузов и об установлении особого порядка ценообразования на перевозки грузов в указанном подвижном составе» между ОАО «РЖД» и ОАО «ФГК» 26 января 2012 года заключен договор о привлечении полувагонов, находящихся в собственности ОАО «ФГК», и осуществлена передача вагонов в приватный парк привлеченных вагонов.

Создание парка привлеченных вагонов значительно способствовало решению проблемы дефицита подвижного состава на рынке оперирования грузовыми вагонами и обеспечению потребности экономики страны в железнодорожных перевозках. Появление привлеченного парка вагонов гармонизировало перевозочный процесс и улучшило положение средних и мелких грузовладельцев.

Частные инвестиции в операторский сегмент позволили остановить быстрое старение грузового парка, однако в совокупности с нерешенными проблемами железнодорожной отрасли в части инфраструктуры способствовали образованию новых проблем, тормозящих развитие сегмента грузовых перевозок. Такой проблемой в результате стремительного роста парка грузовых вагонов стало избыточное количество подвижного состава операторов в условиях ограниченных пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры. По оценкам ОАО «РЖД», оптимальный объем парка грузовых вагонов составляет около 900 тысяч единиц, вагонный парк Российской Федерации по состоянию на конец 2016 года составил 1 072 827 единиц, из них 175,1 тыс., или 16 %, являются вагонами парка холдинга «РЖД».Профицит вагонного парка в совокупности с большим количеством частных собственников вагонов привел не только к росту порожнего пробега, снижению основных показателей эффективности работы железнодорожного транспорта, но и резкому снижению ставок аренды на подвижной состав, что представляло

определенные трудности для сегмента оперирования грузовым вагонным парком, которые привели к консолидации данного сегмента.

Среди наиболее крупных слияний и поглощений: приобретение ООО «Независимая транспортная компания» акций ОАО «ПГК» и их последующее объединение в холдинг UCLRailHolding; приобретение Globaltrans компаний ООО «Металлоинвесттранс» и ООО «ММК-Транс»; ЗАО «Нефтетранссервис» приобрело ООО «ЕвразТранс». В результате консолидации рынка грузовых перевозок по данным информационного агентства «INFOLine» по итогам 2012 года на долю 30 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава приходилось 74 % общего парка подвижного состава в управлении, 68 % парка подвижного состава в собственности и около 67 % перевозок грузов железнодорожным транспортом в России.

Соответственно, сегодняшним лидерам необходимо своевременно задуматься о перспективах их вагонных парков. Если компании своевременно обновят парк новыми единицами и утилизируют отработавшие свой срок вагоны, то они имеют шанс сбалансировать численность вагонного парка в управлении, что в условиях ограниченных пропускных способностей инфраструктуры приобретает особую актуальность и значимость.

При этом показатели по объему погрузки и грузообороту в железнодорожной отрасли не отражают активную положительную динамику. С 2014 года рост грузооборота можно назвать только умеренным.

Согласно данным Росстата грузооборот транспорта в целом в Российской Федерации растет стабильно с 2012 года, при этом наибольший рост грузооборота наблюдается в автомобильной отрасли и составил приблизительно около 10 - 12 %. Рост грузооборота железнодорожной отрасли, колеблющийся за период с 2012 по 2017 годы от 4 до 6 %,обеспечил ей лидирующее место среди иных видов транспорта.

Данная ситуация является результатом целого ряда проблем железнодорожного транспорта, в результате чего грузоотправители предпочитали перевозки не по железным дорогам, а автомобильным транспортом. Складывающаяся ситуация создает новые угрозы экономической безопасности операторов грузов, так как стабильная клиентская база в непростых условиях функционирования и при наличии множества проблем в сегменте грузовых перевозок является необходимым условием для стабильной работы, развития и устранения рисков и угроз.

Только в 2016 году удалось продемонстрировать рост объемов погрузки впервые за последние четыре года. Общий объем грузооборота увеличился на 1,5 % к уровню 2015 года, а груженый вырос на 1,6 % и составил 2 342,6 млрд. ткм. Данная положительная динамика объемных показателей была достигнута, в том числе, за счет повышения эффективности работы железнодорожного транспорта. Далее на рисунках 1.3, 1.4, 1.5 представлена структура погрузки по видам грузов.

Рисунок 1.3 – Структура перевозимых грузов на железнодорожном транспорте за 2016 год

Источник: ОАО «РЖД»

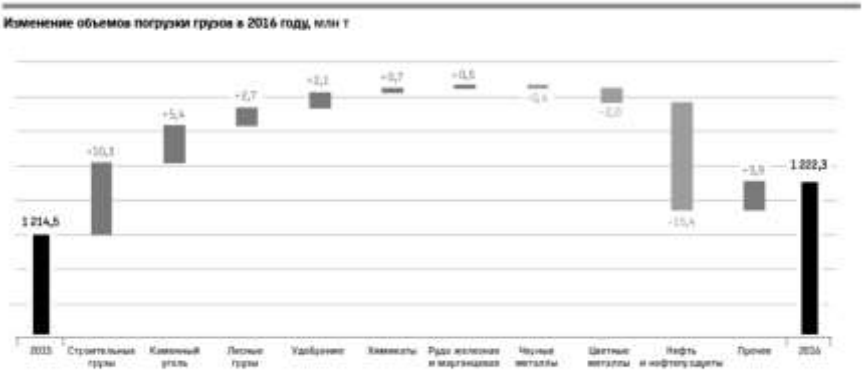

Рисунок 1.4 – Изменение объемов погрузки грузов в 2016 году, млн т

Источник: ОАО «РЖД»

В 2016 году наблюдалась разнонаправленная динамика: рост объемов погрузки грузов I тарифного класса – на 2,4 % или 17,1 млн т, IIIтарифного класса – на 0,7 % или 0,9 млн т и снижение погрузки II тарифного класса – на 2,8 % или 10,2 млн т.

Рисунок 1.5 – Структура погрузки грузов в 2016 году, %

Источник: ОАО «РЖД»

По данным ОАО «РЖД» груженый грузооборот железнодорожных перевозок в 2016 году вырос на 1,6 % и составил 2 342,6 млрдткм. Общий грузооборот (с учетом пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии) на инфраструктуру ОАО «РЖД» при этом увеличился на 1,5 % к уровню 2015 года и составил 2997,8 млрдткм, порожний грузооборот вырос на 0,8 % (до 655,2 млрд ткм).

Переход от модели государственной монополии на рынке грузовых перевозок к конкурентной рыночной модели не был обеспечен соответствующими изменениями нормативной базы, устанавливающей правила управления приватным вагонным парком. В том числе, по данной причине стремительный рост парка грузовых вагонов в условиях множественности собственников не был своевременно ограничен законодательным образом в соответствии с объективными причинами пропускных способностей инфраструктуры. Изменение российского парка грузовых вагонов по данным ОАО «РЖД» представлено на рисунке 1.6.

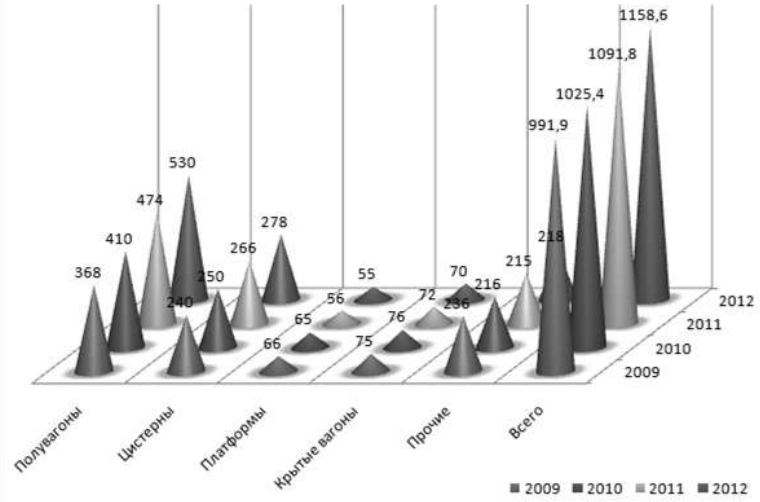

Рисунок 1.6 – Изменение российского парка грузовых вагонов

В условиях избыточного количества подвижного состава при ограниченных пропускных способностях железнодорожной инфраструктуры по данным компании BrunswickRail заводы направляли свои производственные мощности на производство специализированного подвижного состава. Однако, вслед за снижением цен на полувагоны наблюдается снижение цен на специализированные виды подвижного состава.

Таким образом, сегмент конечных грузовых железнодорожных услуг и его ключевые субъекты – грузовые транспортные компании (операторы грузового подвижного состава), пережив этап бурного развития и получения высоких прибылей, находятся в непростой ситуации, требующей решения не только проблем операторов, но и отрасли в целом. Так, для ОАО «РЖД» существует риск постепенного превращения в компанию, с одной стороны, предоставляющую капиталоемкие услуги инфраструктуры, с другой стороны, осуществляющую социально значимые низкодоходные грузовые перевозки.

Кроме того, чтобы железнодорожная инфраструктура в ближайшем будущем не стала сдерживающим фактором развития страны, уже сегодня нужно уделять особое внимание устранению диспропорций в отраслевой экономике и непосредственно моральному, физическому и техническому износу составляющих инфраструктурного комплекса. Ограниченные пропускные способности инфраструктуры в период развития конкуренции в сегменте грузовых перевозок приостановили его стремительный рост и привели к процессу консолидации рынка грузоперевозок. Профицит подвижного состава, рост порожнего пробега, снижение погрузки и грузооборота привели к снижению прибыльности множества компаний-операторов, которые вынуждены были в ряде случаев продавать свой бизнес.

Негативные тенденции в процессе развития сегмента грузовых перевозок формируют новые риски, угрожающие экономической безопасности операторов грузов, среди которых можно выделить:снижение основных показателей

эффективности использования подвижного состава;рост порожнего пробега;профицит вагонного парка в условиях ограниченных пропускных способностей инфраструктуры;отсутствие современных транспортно-логистических центров;возможность выделения в отдельный вид услуг на железнодорожном транспорте «услуги локомотивной тяги»;неправомерные действия клиентов; отказ от публичности при формировании справедливой конкуренции;увеличение недостоверной и вводящей в заблуждение информации в информационном поле и рост числа рисков, связанных с информационной безопасностью;усложнение регулирования, в том числе, тарифного и другие риски.

Возникающие в процессе дальнейшего реформирования железнодорожной отрасли риски, влияющие на деятельность операторов грузов на железнодорожном транспорте, способны негативно отразиться на различных составляющих хозяйственной деятельности данных субъектов и понизить уровень их экономической безопасности.

Таким образом, с учетомособенностей и значимости транспортного комплекса России, нашей «самобытности», как сказал в своей иннагурационной речи 7 мая 2018 года Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин,ведущую роль играет железнодорожная отрасль, обслуживающая реальный сектор экономики. После реформы железнодорожного транспорта операторы грузовых перевозок стали важнейшим звеном в цепочке общего воспроизводства и формирования ВВП России.Тип рынка конечных грузовых железнодорожных услуг в сегменте грузовых перевозок на этапе становления представлял собой олигополию с доминирующей фирмой – ОАО «РЖД». На этапе становления стимулирование конкуренции привело к стремительному росту количества операторов, что транспортировало тип рынка в концентрированную олигополию с широким конкурентным окружением. Отраслевые проблемы и угрозы сегмента грузовых

перевозок привели к консолидации рынка операторов подвижного состава, в результате чего начался процесс трансформации типа рынка к условной олигополии.

Отрасли российской экономики существенно зависят от железнодорожных операторов грузового подвижного состава и отрасли в целом в силу значительной дальности перевозок грузов, географических особенностей и климатических условий страны, большой доли насыпных грузов в совокупном объеме перевозимых грузов, возможности создания прямой связи между крупными предприятиями по подъездным путям и обеспечения доставки грузов по схеме «от двери до двери» без перевалок.Это определяет роль и значение грузовых транспортных компаний в обеспечении экономической безопасности страны. Соблюдение всех принципов и аспектов экономической безопасности является актуальной задачей всех транспортных грузовых компаний, в связи с чем за последние годы некоторые из них создавали специальные подразделения в своей структуре, на которые возлагались задачи разработки методики и критериев оценки экономической безопасности, а также мероприятия по регулярному мониторингу всей системы экономическойбезопасности компании и другие функции.

Следовательно, без высокого уровня экономической безопасности, а значит эффективного функционирования и развития,грузовые транспортные компании (операторы грузовых перевозок) не смогут гарантировать выполнение своих функций и обеспечивать рост экономики страны. Поэтому обеспечение экономическойбезопасности грузовой транспортной компании на базе формирования методики ееоценкии регламента управления, а также регулярный мониторинг с целью выявления рисков, является одной из основных задач для ее успешного функционирования и развития.

ГЛАВА 2.АНАЛИЗ НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОЦЕНКИЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭЛЕМЕНТОВ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ

2.1. Анализ научно-методического обеспечения оценки как инструмента управления экономическойбезопасности на уровне хозяйствующего субъекта

Для достижения и поддержания экономической безопасностиважно оценить состояние хозяйствующего субъекта с помощью комплексной системыиндикаторов и показателей. Значения различных показателей одинаково важны, как и их оценочныезначения. Когда все значения рассматриваемых показателей в комплексе не превышают предельных, пороговых величин, то такое состояние безопасности считается достаточным и позволяет стабильно и эффективно развиваться компании.

При оценке экономической безопасности внутренние факторы, влияющие на хозяйствующий субъект, в первую очередь подлежат исследованию, поскольку возможностей их оценить и управлять ими у компании имеется больше, чем влиять на внешние факторы. При этом наличие информации о состоянии и динамике внешних факторов необходимо для принятия правильных и своевременных решений при управлении внутренними факторами.

Оценка внутренних факторов производится с помощью системы индикаторов и показателей, которые выбираются исходя из отраслевых и функциональных особенностей деятельности компании. Оценка экономической безопасности должна также выявлять информацию об имеющихся резервах и потенциале, обязательных для снижения различного вида угроз.

Оценку экономической безопасности и определение текущего состояния компании следует производить на базе

изучения статистической информации, анализа абсолютных величин в совокупности с оценкой показателей различной классификации (производственных, финансово-экономических и др.) в количественной и качественной форме.

В процессе оценки для получения полноты и достоверности информации о состоянии компании следует соблюдать также следующие принципы –все существенные процессы и формирующиеся на их базеиндикаторы и показатели должны: характеризовать все составляющие и критерии экономической безопасности компании;рассматриваться в динамике, изменении, развитии или статике; быть взаимозависимыми и взаимоопределяющими. Данные принципы объединяются в одно понятие комплексности оценки.

Немаловажными факторами являются организация проведения оценки и ее периодичность,автоматизация процесса оценки, возможность консолидации данных всех подразделений и т.д. В Западной Европе для решения указанных целей достаточно широко используются такие программы, как SAPR/3 и Scala.

Комплексная оценка экономической безопасности хозяйствующего субъекта позволяет дать обобщающую характеристику деятельности компании, полученную в результате анализа совокупности показателей, определяющих большинство экономических процессов и содержащих данные о результатах производства. Безусловно, более правильными будут выводы анализа в случае, если большее количество показателей будет использовано для комплексной оценки. Однако, нужно учитывать, что чрезмерное число показателей сделает методику оценки громоздкой и снизит ее эффективность. Поэтому для проведения оценки целесообразнее выбирать показатели и индикаторы с учетом отраслевых особенностей компании и условий производства. Такой подход позволит более эффективно выявить угрозы экономической безопасностихозяйствующего субъекта и оценить его реальное экономическое положение. В данном параграфе будут рассмотрены различные методы, применяемые для решения

задачи комплексной оценки экономической безопасности, с целью выбора наиболее оптимального.

Разработка интегрального, обобщающего, синтетического показателя, отражающего наиболее важные стороны хозяйственной деятельности, является одним из способов решения задачи оценки. Получение в итоге обобщающего показателя является привлекательным результатом оценки, поскольку автоматически решается задача определения рейтинга компании (первое место занимает компания с наибольшей или наименьшей величиной показателя, второе – компания, имеющая второй результат и т.д.). Однако, такой интегральный показатель пока не найден, и большое количество исследований свидетельствует о сложности его разработки.

Объемы и сложность деятельности компании не позволяют решить проблему и иным способом – вычленить из числа обобщающих результативных показателей один в качестве интегрального. Например, компания не выполнила план по объему перевозок, но за счет уменьшения себестоимости перевозок, доля прибыли увеличилась. Или компания может иметь лучший результат по сумме полученной прибыли за счет конъюнктурных факторов, но при этом объемы перевозок у нее уменьшились. Поэтому обобщающую оценку экономической безопасности следует проводить в целом по комплексу показателей. При этом задача зачастую усложняется, так как ранжирование компаний по разным показателям является различным.

Одним из направлений комплексной оценки экономической безопасности является разработка алгоритмов вычислительных процедур, которые на основании комплекса индикаторов и показателей обеспечили бы однозначную оценку результатов деятельности компании. Для данной цели наиболее приемлемый подход– многомерный сравнительный анализ, методология которого заключается в следующем: сначала обосновывается система показателей, на основании которых

оценивается экономическая безопасностькомпании, затем собираются данные по этим показателям по группе хозяйствующих субъектов, и далее формируется матрица исходных данных.

По каждому показателю сформированной матрицы нужно определить максимальный элемент, который принимается за единицу. Далее все элементы ячеек делятся на максимальный элемент, возводятся в квадрат и умножаются на величину соответствующих весовых коэффициентов, установленных экспертным путем.

$$x_{ij} = \left(\frac{a_{ij}}{\max a_{ij}} \right)^2 \times K \quad , \qquad (1)$$

где a_{ij} – элемент отдельной ячейки, $max a_{ij}$ – максимальный элемент, К – весовой коэффициент.

После этого результаты суммируются по строкам:

$$R_j = \sum x_{ij} \quad , \qquad (2)$$

Полученные рейтинговые оценки размещаются в определенном порядке по степени важности и значительности, и устанавливается место каждой компании по уровню экономической безопасности (таблица 2.1).

Таблица 2.1 – Матрица многомерного сравнительного анализа

Компания	Показатели					Рейтинг
	1	2	3	4	5	R
А	$a_{А1}$	$a_{А2}$	$a_{А3}$	$a_{А4}$	$a_{А5}$	$R_А$
Б	$a_{Б1}$	$a_{Б2}$	$a_{Б3}$	$a_{Б4}$	$a_{Б5}$	$R_Б$
В	$a_{В1}$	$a_{В2}$	$a_{В3}$	$a_{В4}$	$a_{В5}$	$R_В$
Весовой коэффициент	$К_1$	$К_2$	$К_3$	$К_4$	$К_5$	

Преимущество рассмотренной методики многомерного сравнительного анализа заключается в том, что она основывается на комплексном многомерном подходе к оценке экономической безопасности, как сложного и многофакторного явления.

Однако, методика многомерного сравнительного анализа имеет и серьезный недостаток. Так, итоговый рейтинг отражает не абсолютную степень экономической безопасности компании, а только сравнивая с другими хозяйствующими субъектами. При получении высоко рейтинга по рассмотренной методике компания может сказать только, что ее экономическая безопасность выше, чем у других анализируемых компаний. При этом такие результаты рейтинга не будут являться подтверждением высокого уровня экономической безопасностипо отношению к внутренним и внешним угрозам. Кроме того, анализируемый метод не дает разъяснений причине выбора рассматриваемых показателей. Остается не выясненным и конкретный способ определения величин весовых коэффициентов, так как методика ссылается на экспертный метод.

Опыт исследователей зарубежных странтакже вызывает интерес при выборе модели оценки экономической безопасности компании, хотя даже самые известные иностранные достиженияльзя непродуманно переносить на российские условия.

Представляется целесообразным акцентировать внимание намодели оценки, разработанной Уильямом Бивером, предложившим свою систему показателей для оценки финансового состояния компании с целью диагностики банкротства. Он провел сравнение 79 компаний-банкротов с 79 конкурентоспособными компаниями, в результате которого определил в качестве лучших предвестников банкротства следующие пять коэффициентов:коэффициент текущей ликвидности ($К_1$);коэффициент Бивера (отношение чистой прибыли + амортизация к заемным средствам

($К_2$);рентабельность активов в % ($К_3$);финансовый рычаг (отношение заемных средств к совокупным активам ($К_4$);отношение чистого оборотного капитала к совокупным активам ($К_5$).Динамика перечисленных коэффициентов у успешных компаний и у компаний-банкротов приведена в таблице 2.2.

Весовые коэффициенты для индикаторов в модели Бивера не предусмотрены, а итоговый коэффициент вероятности банкротства не рассчитывается. Полученные значения перечисленных показателей сравниваются с нормативными значениями для трех состояний фирм, рассчитанными Бивером: для успешных компаний, предприятий, обанкротившихся в течение года и для фирм, ставших банкротами в течение пяти лет. Так, коэффициент Бивера ($К_2$) имеет следующие нормативные ограничения: 0,4 – 0,45 – успешное состояние компании, 0,17 – настораживающий норматив, сигнализирующий о вероятности наступления банкротства в течение пяти лет, –0,15 – отрицательное значение норматива, свидетельствующее о вероятности наступления кризиса в течение текущего года.

Таблица 2.2 – Финансовые коэффициенты успешных компаний и компаний с вероятностью наступления банкротства по У. Биверу

Коэффициент	Успешные компании	Компании-банкроты (за 5 лет до банкротства)	Компании-банкроты (в момент банкротства)
$К_1$	3,2	2	1
$К_2$	0,4 – 0,45	0,17	–0,15
$К_3$	6 – 8	–4,00	–22,00
$К_4$	0,37 – 0,40	0,5	0,8
$К_5$	0,40 – 0,45	0,3	0,06

Однако, явным недостатком данной методики оценки является выбор пятилетнего периода прогнозирования, что в

условиях нестабильной экономической системы России не позволит получить достоверную оценку. Целесообразно использование более короткого промежутка времени от 1 года до 3 лет. Кроме того, представляется некорректным норматив показателя рентабельности активов, представленный отрицательной величиной. Еще одним недостатком модели Бивера, как и модели Альтмана, на наш взляд, является неполное соответствие современной специфике экономической ситуации и особенностям организации ведения бизнеса в России, а также различия в системах бухгалтерского учета и налогового законодательства, так как значения весовых коэффициентов и пороговых значений комплексных и частных показателей рассчитаны в указанных методиках на основе американских аналитических данных 1960-1980 гг. Таким образом, использование модели Бивера нерационально при оценке экономической безопасности хозяйствующего субъекта, поскольку она не обеспечит однозначной оценки компании.

Иные подходы к решению задачи комплексной оценки экономической безопасности хозяйствующего субъекта предусматривают применение ограниченного круга показателей. Несоответствие одного из показателей пороговым значениям будет служить основанием для признания уровня экономической безопасности компании неудовлетворительным. Основной недостаток указанного подхода проявляется в том, что пороговые значения установленных критериев не могут быть одинаковыми для различных отраслей экономики в связи с неодинаковой структурой капитала, уровнем прибыльности, инвестиционной активности и т.д. При применении таких подходов пороговые значения следует разрабатывать для каждой отрасли и подотрасли.

Отличный от вышерассмотренного метод оценки экономической безопасности учитывает многообразие показателей устойчивости, различия в уровне их пороговых значений и возникающие в связи с этим сложности. Такой метод использует принципы интегральной балльной оценкиэкономической безопасности. Суть данной методики

состоит в классификации компаний по уровню риска, на основании фактических уровней показателей и рейтинга каждого из них, выраженного в баллах. При этом метод интегральной балльной оценки широко используется и при однонаправленной оценке, например, оценке финансовой устойчивости компании. В данном ключе Л.В. Донцова и Н.А. Никифирова в своей работе предложили систему показателей и их рейтинговую оценку, выраженную в баллах, которая представлены в таблице 2.3.

Таблица 2.3 – Группировка компаний по критериям оценки финансового состояния

Коэффициенты	Границы классов согласно критериям, баллы					
	1	2	3	4	5	6
Абсолютной ликвидности	Более 0,25 – 20б.	0,2 – 16б.	0,15 – 12б.	0,1 – 8б.	0,05 – 4б.	Менее 0,05 – 0б.
Критической ликвидности	Более 1,0 - 18 б.	0,9 – 15б.	0,8 – 12б.	0,7 – 9б.	0,6 – 6б.	Менее 0,50 – 0б.
Текущей ликвидности	Более 2,0 – 16б.	1,7 – 12б.	1,4 – 7б.	1,1 – 3б.	1,0 – 1,5б.	Менее 1,0 – 0б.
Финансовой независимости	Более 0,6 – 17б.	0,54 – 12б.	0,43 – 7,4б.	0,41 – 1,8б.	0,4 – 1б.	Менее 0,4 – 0б.
Обеспеченности собственными оборотными средствами	Более 0,5 – 15б.	0,4 – 12б.	0,3 – 9б.	0,2 – 6б.	0,1 – 3б.	Менее 0,1 – 0б.
Обеспеченности запасов собственным капиталом	Более 1,0 - 15б.	0,9 – 12б.	0,8 – 9б.	0,7 – 6б.	0,6 – 3б.	Менее 0,5 – 0б.
Минимальное значение границы	100	85-64	57-63	41-56	18	0

Выделенные классы характеризуются следующим образом:

1 класс – компании с хорошим запасом финансовой устойчивости, позволяющем быть уверенным в возврате заемных средств; 2 класс – компании, демонстрирующие некоторую степень риска по задолженности, но еще не рассматриваются как рисковые; 3 класс – проблемные компании; в данном случае вряд ли существует риск потери средств, но полное получение процентов ставится под сомнение; 4 класс – компании с высоким риском банкротства даже после мер по финансовому оздоровлению; 5 класс – компании высочайшего риска, практически несостоятельные.

Среди преимуществ методики также можно отметить:получение результата, характеризующего абсолютное значение экономической безопасности;мобильность структуры рассматриваемых показателей (возможность их изменения);многомерность подхода; наглядность результата.Однако, в системе показателей и их рейтинговой оценке, предложенной Л.В. Донцовой и Н.А. Никифоровой, рассмотрены только показатели финансового состояния компании. Не охваченным интегральной балльной оценкой оказалось большинство основных видов деятельности и критериев безопасности компании.

Основываясь на результатах анализа выбранных методов, учитывая их выявленные преимущества и недостатки, автору представляется целесообразным и обоснованным применение для комплексной оценки экономической безопасности на уровне хозяйствующего субъекта метод интегральной балльной оценки. Однако, перед использованием данного метода должны быть предварительно решены следующие задачи: определение составляющих экономической безопасностихозяйствующего субъекта сегмента конечных грузовых железнодорожных услуг с учетом существующих рисков и угроз; формирование перечня индикаторов и показателей для оценки каждой составляющей; определение

значимости составляющих, то есть весов индикаторов в общей совокупности.

С учетом рассмотренных методов оценки экономической безопасности, а также базовых принципов ее достижения для дальнейшего формирования алгоритма оценки автором настоящего исследования определено понятие «системы оценки экономической безопасности хозяйствующего субъекта». Под ней понимается механизм комплексной оценки составляющих экономической безопасности, запускающий микроэкономический процесс, включающий в себя совокупность форм и методов выявления и предотвращения внешних и внутренних угроз, интегральную балльную рейтинговую оценку и формирование рекомендаций применительно к конкретному хозяйствующему субъекту с целью сохранения его потенциала и устойчивого развития.Решению перечисленных задач и рассмотрению сопутствующих вопросов посвящены следующие параграфы настоящего диссертационного исследования.

2.2. Определение элементов системы управления экономической безопасностью железнодорожных компаний в сфере грузоперевозок с учетом принципов построения комплекса ее оценки

На базе анализа подходов к достижению экономической безопасности хозяйствующего субъекта с учетом особенностей развития и функционирования сегмента грузовых перевозок на железнодорожном транспорте, определено, что оценка экономической безопасностикомпании – важнейший и универсальный способ повысить качество и уровень управления в грузовой транспортной компании с учетом современного состояния отрасли. Главные цели деятельности государственного транспортного холдинга ОАО «РЖД» и коммерческой транспортной компании входят в резонанс друг с другом, так как главная цель коммерческой компании –

получение прибыли и рентабельности деятельности, а железнодорожный холдинг помимо данной цели ответственен за выполнение различных функций (в том числе, социально значимых, а также не всегда рентабельных), в совокупности формирующих национальную и экономическую безопасность страны. В результате реформирования железнодорожной отрасли часть указанных функций и ответственность за их исполнение перешла коммерческим компаниям. Однако, частные собственники, занявшие большую часть высокодоходного рынка оперирования грузовым подвижным составом, в стремлении как можно больше максимизировать прибыль отказывались от перевозки низкодоходных грузов, в результате чего сформировался неудовлетворенный спрос и объективная необходимость привлечения ОАО «РЖД» подвижного состава у ОАО «ФГК» для перевозки данных грузов. Усугубление данной ситуации, когда коммерческие компании своей политикой активизируют угрозы экономической безопасности России, может негативно отразиться на железнодорожной отрасли и экономике страны в целом. Неэффективное управление коммерческой компанией и, как следствие, ее убыточность, технологическая отсталость перевозочного процесса, нерациональное использование железнодорожной инфраструктуры формируют угрозы экономической и национальной безопасности страны. Эффективным решением повышения качества и результативности управления, достижения безопасности грузовых транспортных компаний различных форм собственности является формирование эффективного алгоритма и методики оценки их экономической безопасности на основе принципов и показателей экономической безопасности, которая будет способствовать формированию устойчивости и экономической безопасности железнодорожной отрасли, принципиально важной в российских условиях.

Исходя из определения, данного автором в первой главе, для достижения и сохранения состояния экономической

безопасностисубъекта обязательным условием является своевременное выявление и предотвращение внешних и внутренних угроз, что способствует обеспечению защищенности деятельности компании для достижения стратегии и целей бизнеса. Угрозы экономической безопасностидеятельности хозяйствующего субъекта весьма разнообразны. Классификация угроз может осуществляться по различным критериям:

1. По источнику возникновения угрозы подразделяются на внешние и внутренние.
2. По степени тяжести последствий: угрозы с высокой, значительной, средней и низкой тяжестью последствий.
3. По степени вероятности угрозы могут быть маловероятными и реальными.
4. По времени воздействия на предпринимательскую деятельность: угрозы на стадии создания организации, угрозы на стадии функционирования.
5. По объекту посягательств: угрозы на трудовые, материальные, финансовые, информационные, инновационные ресурсы.
6. По субъектам угроз:

- угрозы со стороны контрагентов;
- угрозы со стороны недобросовестных конкурентов;
- угрозы со стороны собственных сотрудников;
- угрозы со стороны криминальных структур.

7. По виду ущерба: угрозы, наносящие прямой ущерб и угрозы, приводящие к упущенной выгоде.

Решением задачи выявления и предотвращения угроз является формирование системы оценки экономической безопасности компании, являющейся ключевым элементом системы управления для обеспечения экономической устойчивости и безопасности в целом. Система оценки экономической безопасности должна формироваться с учетом особенностей функционирования компании, отраслевых аспектов, а также действующего законодательства,

предусматривающего конкретные правила и нормы ее деятельности. Алгоритм и методы расчета должен быть функционально удобным при регулярном использовании и обеспечивать достоверную и комплексную оценку. Соответственно, методологический подход к оценке должен обеспечивать такие результаты оценки, по итогам которых возможно формирование рекомендаций по управлению деятельностью компании, а также принимать решения по нейтрализации обнаруженных угроз и рисков.

В целом система экономической безопасности хозяйствующего субъекта должна быть построена с соблюдением таких принципов, как: системность; законность; плановость; функциональная эффективность; экономичность; взаимодействие; разумная достаточность; надежность, равнопрочность; непрерывность; баланс гласности и конфиденциальности; компетентность; эшелонирование.

С учетом широкого спектра задач, которые решает система экономической безопасности хозяйствующего субъекта, она должна выполнять следующий ряд функций: административно-распорядительную; учетно-контрольную; расчетно-аналитическую; оценочную; хозяйственно-распорядительную; организационно-техническую; научно-методическую; информационно-аналитическую; планово-производственную; социально-кадровую; организационно-управленческую.

При этом, формируемая система экономической безопасности хозяйствующего субъекта должная быть уникальной, комплексной и автономной. Уникальность необходима, поскольку создаваемая система должна учитывать все особенности развития компании, ее потенциал, положение в отрасли, конкурентоспособность, квалификацию кадров, внешнюю среду, уровень риска при взаимодействии с контрагентами и многие другие факторы. Комплексность системы экономической безопасности требуется для ее обеспечения на уровне составляющих экономической

безопасности. Автономность необходима системе, чтобы быть обособленной и независимой от аналогичных систем иных хозяйствующих субъектов. Однако, при создании системы важно учитывать, что она, являясь автономной, одновременно служит составным элементом экономической безопасностиболее высокого уровня (например, отрасли, региона, страны).

Система оценки экономической безопасностикак ключевой элемент системы управления и обеспечения экономической безопасности в целом также отвечает требованиям комплексности, уникальности и автономности.

При выборе метода оценки экономической безопасности хозяйствующего субъекта целесообразно исходить из установленной в экономике гипотезы непрерывности деятельности компании, согласно которой «организация будет продолжать свою деятельность в обозримом будущем, у нее отсутствуют намерения и необходимость ликвидации или существенного сокращения деятельности, и, следовательно, обязательства будут погашаться в установленном порядке» [18].

Немаловажными понятиями наряду с непрерывностью деятельности для формирования системы оценки экономической безопасности являются понятия «устойчивость», «развитие» и «риск». Устойчивость компании, как основополагающий фактор,важна для целостности связей внутри самого хозяйствующего субъекта, для отражения внешних угроз, показывает надежность и прочность всех взаимосвязанных элементов системы компании в целом. Развитие – важнейшее условие поддержания экономической безопасностикомпании на высоком уровне. Без развития в условиях растущей конкуренции и регулярного изменения внешних факторов сопротивляемость к внешним угрозам и способность улучшать экономические и финансовые показатели резко сократятся, а возможность выживания на рынке будет постоянно снижаться. Понятие «риск» имеет множество определений в экономической литературе.

Так, согласно мнению коллектива авторов под редакцией Б.А. Райзберга «риск – это угроза, опасность возникновения ущерба в самом широком смысле слова. Под хозяйственным (предпринимательским) риском будем понимать риск, возникающий при любых видах деятельности, связанных с производством продукции, товаров, услуг, их реализацией, товарно-денежными и финансовыми операциями, коммерцией, осуществлением социально-экономических и научно-технических проектов… Риск – это явление, признак и свойство деятельности, а не только понятие. … Предпринимательский риск характеризуется как опасность потенциально возможной, вероятной потери ресурсов или недополучения доходов по сравнению с вариантом, рассчитанным на рациональное использование ресурсов. И, кроме того, риск – это возможность, вероятность отклонения от цели, результата, ради которых и принималось решение, на что был направлен бизнес-проект» [19]. Таким образом, в финансово-хозяйственной деятельности, неразрывно связанной с риском, компания для достижения устойчивого развития постоянно находится перед необходимостью принятия решений по разнообразным важным проблемам.

Важно учитывать, что решения по многочисленным финансовым и хозяйственным вопросам принимаются в условиях лимитированности ресурсов, времени, при этом параллельно требуется решать сопутствующие более мелкие задачи, в итоге являющиеся не менее важными. В этой связи при постоянном усилении факторов, угрожающих экономической безопасности, эффективности и развитию деятельности компании, вопрос о создании системы оценки экономической безопасности и дальнейшего регулярного мониторинга состояния и динамики развития компании с целью заблаговременного предупреждения угроз и принятия необходимых мер защиты и противодействия является актуальным в настоящее время. Принципиально важным данный вопрос является для грузовых транспортных компаний – операторов грузового подвижного состава, так как сегмент грузовых перевозок железнодорожного транспорта находится в

проблемном состоянии, что создает новые угрозы экономической безопасностигрузовых компаний-операторов.

В целях обеспечения экономической безопасности хозяйствующего субъекта автором предлагается следующий алгоритм формирования системы оценки экономической безопасности, представленный на рисунке 2.1.

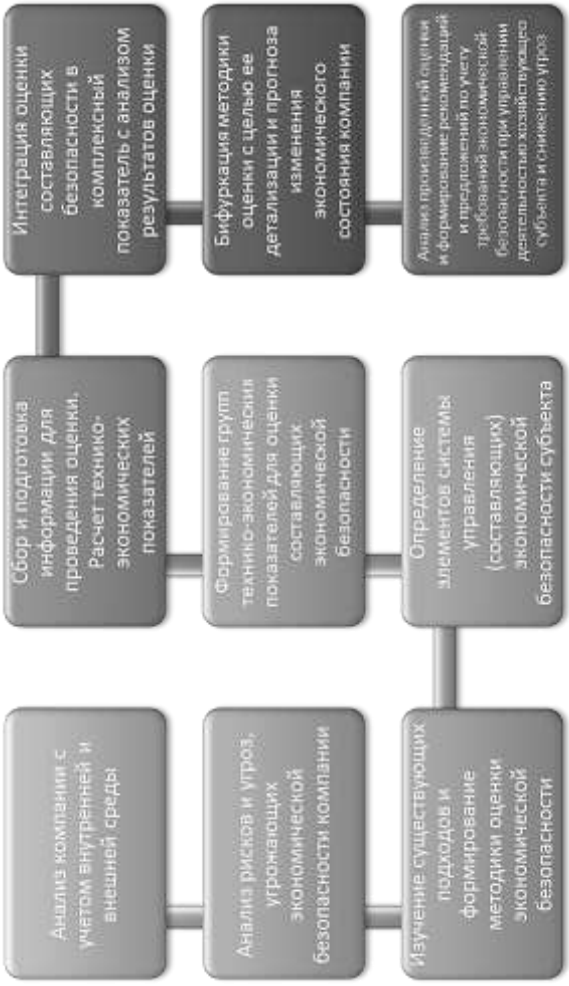

Рисунок 2.1 –Алгоритм проведения оценки безопасностихозяйствующего субъекта

Для дальнейшего формирования структурного единства исследования и его практической значимости целесообразно рассмотреть угрозы экономической безопасности на уровне хозяйствующего субъекта в сфере грузовых перевозок на железнодорожном транспорте в аспекте макроэкономических и отраслевых угроз и выявить основные элементы системы управления экономической безопасностью (таблица 2.4).

Таблица 2.4 – Классификация основных элементов системы управления экономической безопасностью хозяйствующего субъекта железнодорожного транспорта в сегменте грузовых перевозок

Сферы отраслевых угроз	**Элементы системы управления экономической безопасностью**	**Риски и угрозы экономической безопасности на уровне хозяйствующего субъекта**
1. Сфера перевозочной деятельности	1.1. Ресурсная (вагонная) составляющая	- Физический и моральный износ вагонного парка; - Недостаточное использование средств доминирующего (пятого) технологического уклада и вагонов нового поколения; - Несвоевременное обновления подвижного состава и вследствие сокращение количества единиц основных средств; - Ограниченные пропускные способности железнодорожной инфраструктуры в современных условиях рынка; - Повышение числа аварий и крушений поездов
	1.2. Маркетинговая составляющая	- Понижение конкурентоспособности; - Снижение доли рынка

	1.3. Производственная составляющая	- Отсутствие смежной производственной (вертикально-интегрированной) деятельности; - Отсутствие дополнительных источников дохода
2. Финансовая сфера	2.1. Составляющая финансовой эффективности и устойчивости	- Снижение рентабельности бизнеса; - Потеря финансовой устойчивости;
		- Недостаток средств для финансирования вложений в подвижной состав
	2.2. Акционерно-рыночная составляющая	- Отсутствие или недостаток прибыли для выплаты дивидендов акционерам; - Снижение котировок акций и ухудшение рыночной позиции; - Недооценка стоимости акций при первичном размещении
3. Управленческая сфера	3.1. Организационно-управленческая составляющая	- Сокращение объемов погрузки и перевозок; - Снижение показателей эффективности использования подвижного состава; - Усиление террористических угроз на железнодорожном транспорте; - Возникновение ущерба в результате необеспеченного и недостаточно проработанного внутреннего регламента и сформированного ряда мер для обеспечения экономической безопасности компании; - Снижение эффективности деятельности служб экономической безопасности

	3.2. Составляющая безопасности коммерческих отношений	- Причинение ущерба компании в результате действий недобросовестных контрагентов; - Несоблюдение требований законодательства на предприятии, повлекшее негативные финансовые последствия; - Несоблюдение принципа разумной осмотрительности и нарушения в ведении налогового учета; - Возникновение споров и судебных разбирательств с налоговыми и иными государственными структурами в результате неосмотрительных действий и непроработанной внутренней документации, регламентирующей поведение в рамках коммерческих отношений
4. Сфера информационной безопасности	4.1. Информационно-технологическая составляющая	- Риски искажения и умышленной фальсификации данных; - Риск потери даны и утечки конфиденциальной информации; - Недостаточная информационно-технологическая обеспеченность перевозочного процесса и оказания услуг по предоставлению подвижного состава; - Риск нарушений и сбоя в работе автоматизированных систем; - Риск нарушения законодательства относительно коммерческой тайны; - Угрозы, связанные с человеческим фактором

5. Социальная сфера	5.1. Социальная составляющая	- Снижение мотивации в повышении эффективности работы; - Недостаточное социальное обеспечение работников
6. Инновационная сфера	6.1. Инновационно-технологическая составляющая	- Риск неэффективного проведения НИОКР; - Риск утраты инновационного потенциала; - Несоответствие технологическому развитию отрасли, и как следствии потеря упущенной прибыли и клиентов; - Снижение инновационного потенциала

Названные угрозы формируются под воздействием внутренних и внешних угроз, способных негативно повлиять на экономическую безопасностьгрузовой железнодорожной транспортной компании.

Сформированные составляющие экономической безопасности представляются актуальными современной рыночной ситуации в железнодорожной отрасли и в достаточном количестве, необходимом для комплексной оценки экономической безопасности грузовой транспортной компании. В то же время, при оценке конкретного оператора грузов сформированный перечень составляющих может быть скорректирован и сокращен в соответствии со спецификой деятельности компании, ее особенностями функционирования и текущей экономической политикой.

Далее ключевые составляющие экономической безопасностибудут рассмотрены индивидуально в разрезе наличия угроз каждой из сфер деятельности грузовой транспортной компании.

ГЛАВА 3. ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОМПАНИЙ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

3.1. Анализ и структурирование рисков и угроз основным элементам системы управления экономической безопасностью железнодорожных компаний в сфере грузовых перевозок

Важной составляющей в управлении экономической безопасностью является анализ рисков и угрозосновным элементам системы управления экономической безопасностью железнодорожных компаний, который целесообразно провести путем подробного изучения рисков и факторов, угрожающих их устойчивому развитию [20].

Угрозы в сфере перевозочной деятельности грузовых транспортных компаний.

Способность качественно обеспечивать требуемый объем перевозок является важнейшим критерием оценки работы грузовой транспортной компании на железнодорожном транспорте. На возможность решить данную задачу оказывает влияние множество факторов. В первую очередь, это наличие необходимых мощностей материально-технической базы. В неразрывной связи с этим находится и кадровая составляющая, обеспечивающая процесс грузовых перевозок и являющаяся важным фактором любой производственной деятельности.

Одной из причин циклических кризисов на уровне хозяйствующего субъекта является износ основных фондов. Техническое состояние и оперирование подвижным составом влияет на устойчивость работы грузовых компаний, которая во многом зависит от качественного состояния вагонного парка. В связи с тем, что технологическое состояние ресурсно-вагонного фонда грузовых транспортных компаний прямо коррелирует с состоянием безопасности движения поездов на

железнодорожном транспорте, то перечисленные аспекты обязательно должны рассматриваться при оценке экономической безопасности грузовых транспортных компаний [21, 22].

Конкурентоспособность компании и оказываемых ею услуг связана с маркетинговой составляющей безопасности компании-оператора, которая в современных условиях должна включаться в оценку экономической безопасности грузовой железнодорожной транспортной компании при анализе перевозочной деятельности. Качество транспортной услуги – это главная составляющая конкурентоспособности железнодорожных перевозок.

Таким образом, в числе угроз экономической безопасности в сфере перевозочной деятельности можно выделить:

- снижение уровня безопасности перевозочного процесса на железнодорожном транспорте, обусловленного, в том числе, низким уровнем надежности эксплуатируемой техники;
- физический и моральный износ подвижного состава и вагонного парка вследствие низких темпов обновления и снижения инвестиционной активности;
- уменьшение доли компании на рынке;
- отсутствие дополнительных источников финансирования, формируемых за счет смежных видов деятельности;
- снижение качества работы персонала, обеспечивающего безопасность перевозочного процесса;
- снижение эффективности организации и управления перевозочным процессом по причине недостаточного внедрения элементов пятого технологического уклада и современных информационных технологий.

Финансовые риски и угрозы безопасности грузовых транспортных компаний.

Экономическая безопасность транспортной компании

невозможна без устойчивого финансового состояния и инвестиционной привлекательности.

Исходя из того, что финансовое состояние компании – это экономическая категория, формирующая представление о структуре собственного и заемного капитала и структуре его распределения между различными видами имущества, следует отметить, что финансовое состояние компании отражает платежеспособность, эффективность использования заемного и собственного капитала, финансовую устойчивость, уровень рентабельности деятельности, инвестиционную привлекательность, деловую активность компании и ее способность к саморазвитию. Оценка изменения финансового состояния компании за ряд лет позволяет оценить деловые и профессиональные качества ее руководства и специалистов.

В числе угроз экономической безопасности в финансовой сфере можно выделить:

- снижение рентабельности деятельности;
- потеря и снижение прибыли;
- повышение цен на подвижной состав;
- дальнейшее снижение ставок аренды на подвижной состав;
- снижение рыночных цен на акцию;
- временной риск при осуществлении эмиссии акций (упущение выгодного времени для размещения);
- отсутствие навыков у эмитента и неправильный выбор андеррайтера;
- риск неразмещения ценных бумаг компании;
- изменения в тарифном регулировании;
- продолжение кризисной ситуации на рынке конечных грузовых железнодорожных услуг;
- потеря платежеспособности и финансовой устойчивости;
- другие угрозы и риски.

С учетом рассмотренных угроз финансового состояния грузовых компаний-операторов, важных элементов и показателей финансовой устойчивости и эффективности

представляется необходимым оценка и анализ составляющей финансовой эффективности и устойчивости, как обязательного условия устойчивого развития компании и ее экономической безопасности.

Управленческая деятельность как фактор экономической безопасности.

Управленческая сфера деятельности компании-оператора грузового подвижного состава определяет миссию, стратегию бизнеса, формирует инвестиционные планы и осуществляет текущее управление компанией. От того, как будет организована и налажена деятельность оператора во всех сферах его функционирования, а также в аспекте обеспечения экономической безопасности, зависит итоговый результат, выражающийся в классическом формате в показателе прибыли от деятельности. Безусловно, показатели прибыли (валовой, до налогообложения, чистой и др.) четко и ясно отражают результат, формирование которого было начато в управленческой сфере, где определяется, какими методами и способами, с помощью какой стратегии и политики организация будет зарабатывать свой доход. Однако, учитывая специфику деятельности транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок, показателями, позволяющими оценить организационно-управленческую составляющую экономической безопасности и эффективность проводимой управленческим звеном политики, являются объем перевозок (погрузки) и грузооборот [23].

Еще одним важным аспектом при рассмотрении угроз организационно-управленческой составляющей экономической безопасности является политика компании в обеспечении и формировании внутренней организации, отлаженности и уррегулированности действий сотрудников из различных сфер деятельности компании, из всех подразделений.

Важным свойством системы является ее целостность, то есть, внутреннее единство, принципиальная несводимость

свойств системы к простой сумме свойств составляющих ее элементов [24].

В аспекте противодействия теневой экономике представляется актуальным и обязательным выделение и оценка такой составляющей экономической безопасности как составляющая безопасности коммерческих отношений. В основу оценки данной составляющей следует заложить анализ уровня внедрения превентивных мер по минимизации экономических рисков, связанных с участием транспортной компании в гражданско-правовых отношениях. Принцип разумной осмотрительности является одним из основополагающих принципов, которого должны придерживаться грузовые железнодорожные транспортные компании при осуществлении своей хозяйственной деятельности.

Учитывая вышесказанное, в числе угроз экономической безопасности в управленческой сфере можно выделить:

- принятие неправильных решений и выбор неверной стратегии развития управленческим звеном;
- получение убытка в результате осуществления непродуманной финансово-экономической политики;
- недостаточное или неполное обеспечение компании внутренней документацией, регулирующей корпоративное поведение, направленное на обеспечение экономической безопасности;
- негативное влияние теневой экономики на деятельность грузовых железнодорожных транспортных компаний;
- риски, связанные с использованием финансовой отчетности других компаний и другой внешней информации;
- риски, вызванные умышленными негативными действиями конкурентов;
- риски, вызванные нарушением требований законодательства РФ в компании, в том числе в рамках гражданско-правовых отношений;

- невозможность учета расходов при расчете прибыли по причине взаимодействия с недобросовестным контрагентом;

- иные угрозы.

Таким образом, с учетом рассмотренных угроз и некоторых путей их минимизации для проведения комплексной оценки экономической безопасности железнодорожного грузовой компании для анализа управленческой сферы необходимо выделение и дальнейшая оценка организационно-управленческой составляющей и составляющей безопасности коммерческих отношений.

Угрозы и риски информационной безопасности компании.

Информационная глобализация способствует увеличению объема международных финансовых операций в экономической сфере. Качественная и своевременная информация теперь является дорогостоящим товаром, требующим постоянных затрат на ее получение, сохранение и обновление. Стремительное развитие информационных технологий значительно увеличивает объем производимой информации. С одной стороны, организации не могут потребить тот объем информации, который производят. С другой стороны, информация – ограниченный ресурс, так как определенная ее часть относится к коммерческой тайне, доступ к которой для посторонних пользователей запрещен.

«В современных условиях информация становится ключевым элементом бизнеса. Причем эта информация должна быть необходимой, достоверной и структурированной в форму, удобную для использования» [25].

Проблему информационной безопасности можно рассматривать с разных позиций. С одной стороны, информационная безопасность – исключительно техническая задача, решение которой в компетенции ИТ-специалистов. При помощи технических средств можно устранить ряд угроз информационной безопасности.

С другой стороны, задача обеспечения информационной безопасности является не только технической, но и управленческой, так как одни только технические средства не могут обеспечить полноту защиты информации в организации.

Представляется, что наиболее эффективными для достижения высокого уровня информационной безопасности являются два метода: аудит информационной безопасности и введение фирменного кодекса чести в организации.

Аудит информационной безопасности – это комплекс мероприятий, направленных на проведение проверки соответствия современным стандартам качества защиты информации в организации, тестирование используемых компьютерных систем и устранение нарушений.

Учитывая вышесказанное, в числе угроз экономической безопасности в сфере информационной безопасности можно выделить:

- недостаточное финансовое обеспечение развития и внедрения информационных технологий в компании;
- отсутствие или некачественная разработка автоматизированных систем, внедряемых в экономические и производственные процессы хозяйственной деятельности;
- отсутствие или недостаточная проработанность системы обеспечения внутренней корпоративной культуры;
- использование некачественной компьютерной техники, информационных и защитных программ при построении системы информационной безопасности;
- использование ложной информации при принятии управленческих решений;
- утечка конфиденциальной информации;
- иные угрозы.

Угрозы экономической безопасности компании в социальной сфере.

Одним из важнейших аспектов безопасной и устойчивой работы грузовых железнодорожных транспортных компаний и иных организаций железнодорожной отрасли является кадровый

потенциал, стабильная политика в социальной сфере и продуманное управление. Значению и проблемам социальной сферы хозяйствующих субъектов посвятили свои работы многие ученые, такие как Б.А. Лёвин, М.В. Белкин, И.П. Богомолова, Ю.Д. Петров и др. Для обеспечения компаний железнодорожной отрасли высококвалифицированными специалистами необходимо, в первую очередь, качественное образование в соответствии с современными стандартами. Кроме того, для поддержания высокого уровня квалификации требуется прохождение регулярных курсов для ее повышения.

Оценивая экономическую безопасность с точки зрения социальной и кадровой составляющей, используются как количественные, так и качественные показатели. Наиболее значимыми показателями для оценки трудовых ресурсов и уровня социальной политики компании являются: соотношение темпов роста средней заработной платы и производительности труда; темпы роста социальных выплат сотрудникам; уровень оплаты труда по отношению к среднему показателю по промышленности или экономике в целом; уровень задолженности по заработной плате; процент потерь рабочего времени; коэффициенты текучести, прибытия, выбытия и постоянства персонала, относящиеся к группе показателей обеспеченности и движения трудовых ресурсов; показатель трудоемкости продукции и чистая прибыль на рубль заработной платы; коэффициент среднегодовой выработки продукции одним работающим, характеризующий производительность труда; показатель рентабельности персонала, рассчитываемый для оценки эффективности использования трудовых ресурсов; уровень дифференциации заработной платы; уровень корпоративной культуры внутри отрасли и компании.

В числе угроз экономической безопасности в социальной сфере можно выделить:

- непродуманная социальная политика и неэффективные методы мотивации сотрудников;

- увеличение количества операционных рисков, связанных с человеческим фактором;

- неправильно проводимая кадровая и управленческая политика;

- рост правонарушений и злоупотреблений со стороны сотрудников;

- отсутствие проработанной внутренней регламентационной базы, регулирующей корпоративную культуру, поведение и ответственность работников и работодателей;

- снижение социальной ответственности компаний в области экологической безопасности.

Угрозы экономическойбезопасности компании в инновационной сфере.

Одним из важных условий экономической безопасности хозяйствующего субъекта в условиях циклического развития систем и высокой конкуренции является наличиеэффективной инновационной деятельности. Основным инструментом и способом развития инновационной сферы деятельности организации являются научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР) [26]. Для достижения инновационных целей требуется рациональное использование одновременно нескольких видов ресурсов компании: материального, научно-технического, трудового и финансового. Согласно международным стандартам инновация определяется как конечный результат инновационной деятельности, получившей воплощение в виде нового продукта, внедренного на рынок.

Инновационная деятельность и ее результаты являются важными факторами, свидетельствующими о перспективах развития организации, ее потенциальных возможностях и умении разумно использовать имеющиеся возможности и ресурсы.

В числе угроз экономической безопасности в инновационной сфере можно выделить:

- риск неэффективного проведения НИОКР;
- риск утраты инновационного потенциала;
- отсутствие финансовых ресурсов и инвестиционного задела;
- риск несоответствия технологическому развитию отрасли, и как следствие потеря упущенной прибыли и клиентов;
- отсутствие соответствующего методического, технологического, организационного, кадрового, информационного, технического и финансового обеспечения для проведения инновационных исследований и НИОКР;
- риск осуществления непродуманной политики в инновационной деятельности компании;
- отсутствие технологических и конструкторских заделов;
- иные угрозы.

Однако, многие грузовые транспортные компании самостоятельно не занимаются научно-исследовательскими и опытно-конструкторскими работами, поручая это профессиональным, специализирующимся на НИОКР организациям. Кроме того, тематика проводимых инновационных и научных работ у грузовой компании сводится к инновационным технологиям, нацеленным на автоматизацию процессов хозяйственной деятельности. Такие работы не всегда находят отражение в бухгалтерской отчетности под наименованием НИОКР, где находятся нулевые значения. В связи с этим, включение в систему оценки экономической безопасности и устойчивости грузовой транспортной компании инновационной составляющей нецелесообразно.

3.2.Построение принципиальной схемы управления экономической безопасностью железнодорожных компаний в сфере грузовых перевозок

Содержание методического блока исследований, в том числе, анализ теоретических подходов к рассматриваемой

проблематике и процесс построения архитектуры системы управления экономической безопасностью транспортных компаний в сфере грузовых перевозок, определило последовательность итераций подготовки управленческих решений по обеспечению экономической безопасности хозяйствующего субъекта. Принятие таких решений базируется на ретроспективном анализе состояния экономической безопасности, ее количественной оценке в целом и по отдельным составляющим, установлению основных угроз устойчивому функционированию и развитию компании. Для минимизации угроз определяются необходимые управленческие решения. Актуализация данных решений предполагает формирование необходимых условий для их реализации, организацию постоянного мониторинга их выполнения и своевременную корректировку решений по результатам мониторинга.

С учетом произведенных исследований сформирован алгоритм управления экономической безопасностью субъекта хозяйствования, представленный на рисунке 3.1, обобщающий и систематизирующий этапы и действия хозяйствующего субъекта, осуществление которых необходимо для обеспечения его экономической безопасности [27, 28].

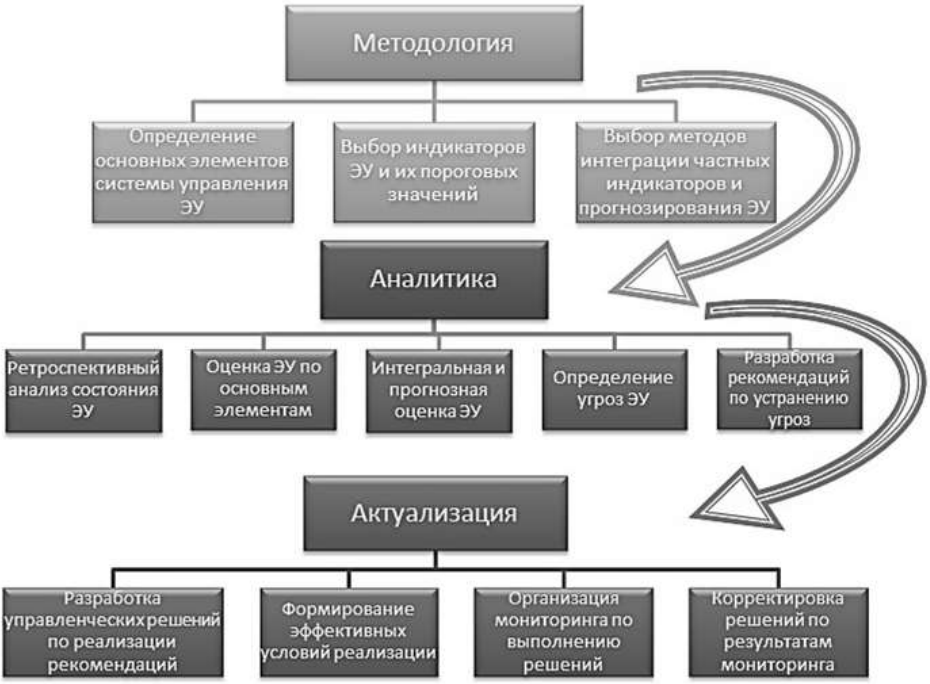

Рисунок 3.1 – Принципиальная схема управления экономической безопасностью (ЭУ) хозяйствующего субъекта

Предложенная схема содержит три принципиально важных блока, предусматривающих действия, необходимые для построения комплексной системы управления экономической безопасностью хозяйствующего субъекта. Представленные этапы являются подмножеством взаимосвязанных элементов, эффективное управление которыми формирует экономическую безопасность, позволяет устранять и предупреждать реальные и потенциальные угрозы внутренней и внешней среды.

При разработке системы управления и оценки экономической безопасности хозяйствующему субъекту требуется конкретизировать каждый этап в соответствии со спецификой своей деятельности, а также выбрать определенные

методические подходы и способы расчета, которые помогут наиболее комплексно и точно получить результат о состоянии экономической безопасности компании. Кроме того, при формировании перечня основных элементов системы управления целесообразно проводить анализ рисков угроз каждому из элементов и на основании этого определять индикаторы и показатели, позволяющие в совокупности оценить общий уровень экономической безопасности.

Среди достоинств предложенной принципиальной схемы управления экономической безопасностью хозяйствующего субъекта можно выделить:

- схема учитывает многофакторность и многоаспектность выбранной предметной области – экономической безопасности компании;
- изложенная последовательность действий по управлению экономической безопасностью и созданию системы ее оценки может быть применена не только транспортными компаниями в сфере грузовых железнодорожных перевозок, но и субъектами хозяйствования из различных отраслей экономики;
- содержание трех принципиальных блоков схемы обусловливает необходимость применения различных методов управления и анализа экономических процессов, обеспечивая комплексный подход к управлению экономической безопасностью хозяйствующих субъектов;
- возможность модификации принципиальной схемы в конкретный регламент управления экономической безопасностью субъектов при выборе определенных методов и способов управления на каждом этапе.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин неоднократно говорил, что «железной дороге нужен новый импульс, такой, какой был бы сопоставим с развитием отрасли на рубеже двух прошлых столетий» [29]. В этой связи представляется необходимым постоянный научный анализ современного состояния железнодорожного транспорта и существующих в этой отрасли различных проблем. Подводя итог исследования, проведенного в рамках подготовки настоящего учебного пособия, можно сформулировать следующие основные выводы:

При анализе категории «экономическая безопасность» необходимо учитывать, что достижение устойчивого развития транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок находится в неразрывной связи с соблюдениями принципов экономической безопасности. Соответственно, категория «экономическаябезопасность» – комплексный и основополагающий фактор функционирования хозяйствующего субъекта.

На начальных этапах проведения структурной реформы тип рынка конечных грузовых железнодорожных услуг представлял собой олигополию с доминирующей фирмой ОАО «РЖД». В результате активных действий частных собственников грузовых транспортных компаний и стимулирования транспортным холдингом развития конкуренции в данном сегменте произошел стремительный рост количества грузовых компаний-операторов, функционирующих на рынке. Переход от модели государственной монополии на рынке грузовых перевозок к конкурентной рыночной модели не был обеспечен соответствующими изменениями нормативной базы, устанавливающей правила управления приватным вагонным парком. Нерешенные проблемы отрасли и наличие инфраструктурных ограничений в условиях резкого увеличения количества вагонного парка привели к нарушению

рационального баланса вагонного парка, рост которого опережал увеличение перевозочной работы. С учетом возросшей роли транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок в развитии железнодорожного транспорта и экономике страны, оценка и управление экономической безопасностью грузовых транспортных компаний объективно необходимы и своевременны.

Проанализированы риски и угрозы устойчивому функционированию грузовой транспортной компании, на основании чего основным сферам деятельности транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок предложена определенная система управления экономической безопасностью.

Разработана принципиальная схема управления и оценки экономической устойчивостью хозяйствующего субъекта, осуществляющего грузовые железнодорожные перевозки.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Урсул, А.Д. Переход России к устойчивому развитию. Ноосферная стратегия [Текст] / А.Д. Урсул. – М.: Издательский дом «Ноосфера», 1998. – 500 с.
2. Повестка на 21 век. Конференция ООН по охране окружающей Среды и развитию, Рио-де-Жанейро, июнь 1992 г. Извлечения. [Текст] / – М.: Центр координации и информации Социально-экологического союза, 1997. –31 с.
3. Указ Президента РФ от 01.04.1996 № 440 «О Концепции перехода Российской Федерации к устойчивому развитию» [Текст] / Российская газета. – 1996. – 9 апреля. – № 67.
4. Абалкин, Л.И. Экономическая безопасность России: угрозы и их отражение [Текст] / Л.И. Абалкин // Вопросы экономики. –1994. – №12. – С. 4-14.
5. Архипов, А., Городецкий, А., Михайлов, Б. Экономическая безопасность: оценки, проблемы, способы обеспечения [Текст] / А. Архипов, А. Городецкий, Б. Михайлов // Вопросы экономики. – 1994. – №12.– С. 36-45.
6. Сенчагов, В.К. Экономическая безопасность [Текст] / В.К. Сенчагов. – М.: Финстатинформ, 1998. – 621с.
7. Сенчагов, В.К. Экономическая безопасность: геополитика, глобализация, самосохранение и развитие [Текст] / В.К. Сенчагов. Ин-т экономики РАН. – М.: Финстатинформ, 2002. – 128 с.
8. Тамбовцев, В.Л. Экономическая безопасность хозяйственных систем: структура, проблемы [Текст] / В.Л. Тамбовцев // Вестник МГУ. Серия 6 «Экономика». – 1995. – №3.
9. Клейнер, Г.Б. Предприятие в нестабильной экономической среде: риски, стратегии, безопасность [Текст] / Г.Б. Клейнер, В.Л. Тамбовцев, Р.М. Качалов; под общ.ред. С.А. Панова. – М.: Экономика, 1997. – 288 с.
10. Ковалев, Д. Экономическая безопасность предприятия [Текст] / Д. Ковалев, Т. Сухорукова // Экономика Украины. – 1988. – № 10. – С. 48-51.

11. Шлыков, В.В. Комплексное обеспечение экономической безопасности предприятия [Текст] / В.В. Шлыков. – СПб.: Алетейя, 1999. – 138 с.

12. Ярочкин, В.И. Информационная безопасность [Текст]: учебник для студентов вузов / В.И. Ярочкин. – М.: Академический проект; Фонд «Мир», 2003. – 640 с.

13. Ярочкин, В.И. Аудит безопасности фирмы: теория и практика [Текст] : учеб.пособие для студентов высших учебных заведений / В.И. Ярочкин, Я.В. Бузанова. – М.: Академический Проект; Королев: Парадигма, 2005. – 352 с.

14. Райзберг, Б.А. Современный экономический словарь [Текст] / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. – М.: ИНФРА-М, 1996. – 496 с.

15. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [Электронный ресурс] / Принят Государственной Думой 19 января 2007 года. Режим доступа: http://www.rg.ru/2007/02/14/transport-bezopasnost-dok.html.

16. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [Электронный ресурс] / Принят Государственной Думой 24 декабря 2002 года. Режим доступа: http://www.rg.ru/2008/08/26/geldor-dok.html#maindocs.

17. Транспортный маркетинг [Текст] : учебник / под ред. В.Г. Галабурды. – М.: УМЦ ЖДТ, 2011. – 452 с.

18. Положение по бухгалтерскому учету «Учетная политика организации» ПБУ 1/2008 [Электронный ресурс] / Утверждено приказом Министерства финансов Российской Федерации от 06 октября 2008 г. № 106н. // М.: Минфин России, 2008. Режим доступа: http://www.minfin.ru/ru/accounting/accounting/legislation/positions/

19. Курс экономики [Текст] : учебник / под.ред. Б.А. Райзберга. – М.: ИНФРА-М, 1997. – 720 с.

20. Акимова, Т.А., Экономика устойчивого развития [Текст] : учеб.пособие / Т.А. Акимова, Ю.Н. Мосейкин. – М.: Изд-во Экономика, 2009. – 430 с.

21. Абрамов, А.П., Галабурда, В.Г., Иванова, Е.А. Маркетинг на транспорте [Текст] : учебник для вузов / А.П. Абрамов, В.Г. Галабурда, Е.А. Иванова; под общ.ред. В.Г. Галабурды. – М.: Желдориздат, 2001. – 329 с.

22. Абтюрина, М.С., Грачев А.В. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия [Текст] : учебно-практическое пособие / М.С. Абтюрина, А.В. Грачев. – Изд. 2-е, испр. – М.: Дело и сервис, 2000. – 256 с.

23. Анисимов, Ю.П. Управление устойчивым развитием предприятия на основе инноваций и интерпартнерства [Текст] / Ю.П. Анисимов, Ю.В. Журавлев, Г.Д. Черткова, А.В. Соломка. – Воронеж: Воронеж.гос. технол. акад., 2006. – 403 с.

24. Баканов, М.И., Шеремет, А.Д. Теория экономического анализа [Текст] / М.И. Баканов, А.Д. Шеремет. – М.: Финансы и статистика, 1997. – 288 с.

25. Бендиков, М.А. Экономическая безопасность промышленного предприятия в условиях кризисного развития [Электронный ресурс] / М.А. Бедников // Менеджмент в России и за рубежом. – 2000. – № 2. – Режим доступа:http://www.mevriz.ru/articles/2000/2/1507.html.

26. Айрапетова, А.Г., Иванова, Ю.Н., Экономическая безопасность предприятия [Текст] : учебное пособие / А.Г. Айрапетова, Ю.Н. Иванова. – СПб.: Издательство СПбГУЭФ, 2007. – 112 с.

27. Коришева, О.В. Управление экономической устойчивостью транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок [Текст] :дисс. … канд. экон. наук : 08.00.05 / Коришева Ольга Викторовна. – М., 2014. – 188 с.

28. Коришева, О.В. Управление экономической устойчивостью транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок: [Текст] монография / О.В. Коришева. – М.: ВИНИТИ РАН, 2017. – 160 с.

29. Электронный ресурс: режим доступа http://www.ntv.ru/novosti/1956680/.

30. Официальный сайт ОАО «Российские железные дороги» [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://rzd.ru.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ……..…….....3
ГЛАВА 1. ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ: СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ ИХ РЕШЕНИЯ……....5
1.1. Экономическая безопасность хозяйствующего субъекта как фактор его развития……....……5
1.2. Актуальные проблемы функционирования транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок в условиях рыночных преобразований…….…...13
ГЛАВА 2.АНАЛИЗ НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОЦЕНКИЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭЛЕМЕНТОВ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ……...34
2.1. Анализ научно-методического обеспечения оценки как инструмента управления экономическойбезопасности на уровне хозяйствующего субъекта……..……34
2.2. Определение элементов системы управления экономической безопасностью железнодорожных компаний в сфере грузоперевозок с учетом принципов построения комплекса ее оценки……...43
ГЛАВА 3. ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОМПАНИЙ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК……54
3.1. Анализ и структурирование рисков и угроз основным элементам системы управления экономической безопасностью железнодорожных компаний в сфере грузовых перевозок ……..54
3.2. Построение принципиальной схемы управления экономической безопасностью железнодорожных компаний в сфере грузовых перевозок……..63
ЗАКЛЮЧЕНИЕ……...67
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ……..……69

Св.план 2018 г., поз. 225

КОРИШЕВА Ольга Викторовна

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Учебное пособие

Тираж 70 экз.

Москва, Копировальный центр PrintSide