

Конкуренция – процесс притязания экономического субъекта на более выгодные условия ведения хозяйственной деятельности, более высокий качественный уровень выпускаемой продукции (оказываемых услуг), более высокий экономический и социальный эффект за счет внедрения инновационных достижений.

Преимущества предлагаемого подхода к пониманию конкуренции заключаются, во-первых, в том, что он определяет динамический характер конкуренции (процесс), а также указывает на его направление – повышение уровня качества; во-вторых, соответствует современным концепциям «новой конкуренции», которые базируются не на соперничестве, а на взаимовыгодном сотрудничестве; в-третьих, определяет критерий эффективности применения конкуренции – экономический и социальный эффект, а также указывает на средства его достижения – внедрение инноваций.

Такой подход наиболее целесообразно применять для определения конкуренции в сфере общественных пассажирских перевозок, которые обладают двойственной социально-экономической природой и по своей сущности представляют собой частно-общественное благо.

Традиционно конкуренция в транспортной отрасли представлена в форме монополистической конкуренции, которая характеризуется четкой дифференциацией услуг, сочетанием монополии и конкуренции, а также частной и государственной формы собственности перевозчиков. Главной отличительной особенностью монополистической конкуренции транспортного рынка является отсутствие равных внутриотраслевых условий для перевозчиков различных видов транспорта, а именно:

- автомобильные перевозчики государственной формы собственности получают государственные дотации и не содержат дорожную инфраструктуру;

- железная дорога не получает государственных дотаций и содержит железнодорожную инфраструктуру.

Данная особенность дополнительно указывает на невозможность понимания конкуренции как состязания (соперничества) между различными видами транспорта. Кроме того, в контексте международного сравнения необходимо подчеркнуть, в Республике Беларусь, в отличие от основных стран-партнеров по ЕАЭС, железная дорога является естественной монополией, где убыточные пассажирские перевозки продолжают финансироваться за счет прибыли от грузовых перевозок, что сдерживает внедрение инноваций, направленных на повышение скорости и качества железнодорожных перевозок, и создает дискриминационные условия для Белорусской железной дороги на внутриреспубликанском рынке ОПП и на рынке транспортных услуг ЕАЭС.

Сформулированные фундаментальные положения относительно содержания и специфики конкуренции на рынке ОПП необходимо учитывать при реформировании отрасли, внедрении рыночных инструментов и построении организационно-экономического механизма управления железнодорожными пассажирскими перевозками.

#### Список литературы

1 История экономических учений : учеб. пособие / Г. А. Шмарловская [и др.] ; под общ. ред. Г. А. Шмарловской. – 5-е изд., стер. – Минск : Новое знание, 2006. – 340 с.

2 Коришева, О. В. Управление экономической устойчивостью транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок / О. В. Коришева. – М. : ВИНТИ РАН, 2017. – 160 с., ил.

3 Тарануха, Ю. В. Конкуренция и конкурентоспособность : [монография] / Ю. В. Тарануха. – М. : Русайнс, 2017. – 336 с.

4 Хусаннов, Ф. И. Железные дороги и рынок : сб. статей / Ф. И. Хусаннов. – М. : Наука, 2015. – 582 с.

УКД 656.07:338.2

## ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ОЦЕНКИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ

*О. В. КОРИШЕВА*

*Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва*

Обеспечение экономической безопасности – задача национального масштаба, которая с каждым годом не только не теряет своей актуальности, но и требует постоянной работы и развития в усло-

виях новых вызовов мировой экономики и политики [3, 7, 8]. Подтверждением важности вопросов экономической безопасности является, в частности, утверждение Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года. На заседании Совета Безопасности, посвященном обсуждению проекта Стратегии экономической безопасности, Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин сказал: «Мы видим глубокие масштабные процессы, которые происходят в мире: формируются новые центры мирового экономического роста; с каждым годом возрастает конкуренция за рынки, технологии, капиталы; экономические ограничения, давление, санкции все чаще используются в политических целях, а под видом политических целей часто просто в конкурентной борьбе. Мы должны учитывать эти тенденции, превентивно реагировать на риски и угрозы. При этом наш главный, фундаментальный ответ заключается в том, чтобы наращивать свой собственный экономический потенциал. Не закрываться при этом от мировой экономики, а повышать свою эффективность. Это даст нам ресурсы для развития, для решения социальных задач, позволит надежно, гарантированно обеспечивать национальные интересы и безопасность страны» [1]. В. В. Путин отмечает, что задача повышения эффективности позволит обеспечить не только национальные интересы, но и развить свой экономический потенциал, что необходимо для экономической безопасности. Кроме того, Владимир Владимирович выделяет задачу превентивного реагирования на риски и угрозы, что позволит минимизировать возможный ущерб от них.

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 должны быть функционально удобными 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 принятие 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, непрерывность, баланс гласности и конфиденциальности, компетентность, эшелонирование.

При этом формируемая система экономической безопасности хозяйствующего субъекта должна быть уникальной, комплексной и автономной.

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» [2].

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 дальнейшем регулярном мониторинге 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 транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок, так как данный сегмент регулярно испытывает ряд проблем, вызванных внешними и внутренними факторами.

В целях обеспечения экономической безопасности хозяйствующего субъекта автором предлагается следующий алгоритм формирования системы оценки экономической безопасности, представленный на рисунке 1 [4, 5].



Рисунок 1 – Алгоритм проведения оценки безопасности хозяйствующего субъекта

Важным этапом является определение составляющих экономической безопасности, которые могут отличаться в зависимости от специфики деятельности анализируемой компании. Для хозяйствующего субъекта железнодорожного транспорта в сегменте грузовых перевозок предлагается следующий перечень составляющих экономической безопасности: ресурсная (вагонная), маркетинговая, производственная составляющие, составляющая финансовой эффективности и устойчивости, акционерно-рыночная, организационно-управленческая составляющие, составляющая безопасности коммерческих отношений, информационно-технологическая, социальная, инновационно-технологическая составляющие. 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 [6].

#### Список литературы

- 1 Президент России. Заседание Совета Безопасности [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.kremlin.ru/events/president/news/53429>.
- 2 Положение по бухгалтерскому учету «Учетная политика организации» ПБУ 1/2008 ; утв. приказом Мин. финансов Рос. Федерации от 06 октября 2008 г. № 106н. [Электронный ресурс] // Минфин России. – М., 2008. – Режим доступа : <http://www.minfin.ru/ru/accounting/accounting/legislation/positions/>.
- 3 Кожевникова, И. А. Социальная ответственность государства в сфере организации и финансирования общественных пассажирских перевозок / И. А. Кожевникова ; под ред. Р. А. Кожевникова, Ю. И. Соколова // Вклад транспорта в нац. экон. безопасность : сб. трудов Междунар. науч.-практ. конф. – 2017. – С. 167–168.
- 4 Коришева, О. В. Управление экономической устойчивостью транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / О. В. Коришева. – М., 2014. – 188 с.
- 5 Коришева, О. В. Управление экономической устойчивостью транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок : [монография] / О. В. Коришева. – М. : ВИНТИ РАН, 2017. – 160 с.
- 6 Коришева, О. В. Обоснование значения экономической устойчивости грузовых транспортных компаний для обеспечения эффективного функционирования железнодорожной отрасли / О. В. Коришева, Р. А. Кожевников // Транспортное дело России. – 2014. – № 2. – С. 5–8.
- 7 Соколов, Ю. И. Роль железнодорожного транспорта в обеспечении национальной экономической безопасности / Ю. И. Соколов ; под ред. Р. А. Кожевникова, Ю. И. Соколова // Вклад транспорта в нац. экон. безопасность : сб. трудов Междунар. науч.-практ. конф. – 2016. – С. 212–216.
- 8 Соколов, Ю. И. Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность / Ю. И. Соколов, Р. А. Кожевников, О. В. Коришева // Экономика железных дорог. – 2018. – № 7. – С. 49–58.