

РЫНОЧНОЕ РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В КОНТЕКСТЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

И. А. КОЖЕВНИКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В системе национальной экономической безопасности целесообразно выделение транспортной составляющей в качестве самостоятельного блока, где особое значение имеет железнодорожный транспорт. Его роль заключается в обеспечении устойчивой работы отраслей материального производства, сокращении удельных затрат в стоимости продукции за счет транспортной составляющей, увеличении эффективности пользования ресурсами, стимулировании процессов стабилизации экономики, решении социальных задач [2, с. 15].

Одной из ключевых социально-экономических проблем, характерных практически для всех стран мира и непосредственно влияющих на национальную экономическую безопасность, является перманентная убыточность общественных пассажирских перевозок (далее – ОПП). Необходимость повышения экономической эффективности ОПП привела к рыночным реформам в данной сфере во многих странах, в частности и к демонополизации железной дороги. Анализ протекания указанных реформ, как и, в целом, их необходимость, в частности в России и Казахстане, привели к острым дискуссиям, в которых мнения ученых разделились на два лагеря – «либеральный» и «консервативный».

Либеральную позицию в отношении рыночных реформ на железнодорожном транспорте отстаивали ученые Петербургского университета путей сообщения, в их числе профессора А. А. Зайцев, А. Н. Ефанов, В. П. Третьяк и А. И. Гурьев, которые утверждали, что оптимальной для железнодорожного транспорта является акционерная форма собственности. Специалист по истории железных дорог, канд. ист. наук А. И. Гурьев так характеризовал сложившуюся систему управления железнодорожным транспортом: «В целом, существовавшие на железнодорожном транспорте экономические отношения, как и во всем народном хозяйстве, носили затратный характер. Они не содержали внутренних двигателей или стимулов для наращивания эффективности работы, создания более качественных и по возможности менее дорогостоящих продуктов или услуг. В этом заключался самый глубинный недостаток советской модели железнодорожного транспорта, заводящий ее, как и всю социалистическую систему, в неизбежный тупик» [4, с. 18]. Приверженцы либеральной позиции подчеркивали, что в сохраняемой советской модели государственного регулирования железной дороги приоритетной целью выступало выполнение показателей качества эксплуатационной работы по отношению к требованиям потребителей.

К числу главных идеологов консервативной позиции относительно реформ железнодорожного транспорта можно отнести бывшего министра путей сообщения СССР д-ра техн. наук профессора Н. С. Конарева, который утверждал, что акционирование железнодорожной дороги есть не что иное, как «антигосударственный проект планового разрушения отрасли», [4, с. 18]. Крайне консервативных позиций также придерживаются д-р экон. наук профессор В. А. Персианов, а также д-р техн. наук, профессор Ю. М. Дьяков и другие.

Обобщая исследование эволюции научных подходов к пониманию конкуренции как основного механизма рыночных преобразований, необходимо подчеркнуть, что даже в рамках классической школы конкуренция не рассматривалась как абсолютное благо и ключ к решению экономических проблем. А. Смит указывал на то, что конкуренция уместна лишь до тех пор, пока она содействует максимизации общественного благосостояния; Милль отмечал, что не во всех сферах она уместна. Сисмонди, Пигу, Маркс, Шумпетер указывали, что конкуренция провоцирует экономические диспропорции и кризисы. Пигу подчеркивал, что конкуренция обостряет противоречия не только между частными и общественными интересами, но и между общественными интересами настоящего и будущего периодов [1, 3].

Однако негативные проявления конкуренции не означают, что ее действие необходимо устранять административными методами. Сложность проблематики заключается в определении сферы применения конкуренции и ее границ, определении экономической сущности конкуренции в соответствии с современными реалиями экономической жизни и критерия ее эффективности. На основании данных научных положений, с учетом многогранности термина «конкуренция», на наш взгляд, следует дополнить сущность исследуемой категории еще одной содержательной гранью. Таким образом, предлагаем следующее определение конкуренции:

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 внутривнутриреспубликанском 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-