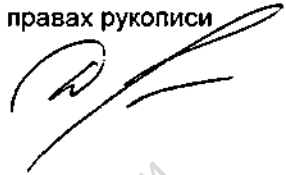


На правах рукописи



Дмитриенко Кирилл Григорьевич

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЕСТЕСТВЕННЫХ  
МОНОПОЛИЙ (НА ПРИМЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО  
ТРАНСПОРТА)**

Специальность 080005 – Экономика и управление народным  
хозяйством  
(экономическая безопасность)

**АВТОРЕФЕРАТ**  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Москва – 2010

Работа выполнена на кафедре «Государственное регулирование национальной экономики» Государственного университета управления

Научный руководитель	кандидат экономических наук, доцент Леонова Татьяна Николаевна
Официальные оппоненты	доктор экономических наук, профессор Новичков Николай Владимирович  кандидат экономических наук, профессор Гончаренко Станислав Степанович
Ведущая организация	Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования Московский государственный открытый университет

Защита состоится 15 декабря 2010 в 14 часов на заседании диссертационного совета Д 212.049.06 при Государственном университете управления по адресу: 109542, Москва, Рязанский проспект, 99, зал заседаний Ученого Совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Государственного университета управления, с авторефератом – на официальном сайте ГУУ: <http://www.guu.ru>.

Автореферат разослан 15 ноября 2010 года.

Ученый секретарь  
Совета по защите докторских  
и кандидатских диссертаций  
к.э.н., доцент



Л.Ю. Михалевич

20104  
26517

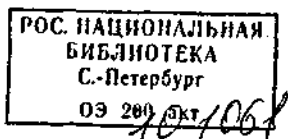
## 1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Современное социально-экономическое положение России обуславливает чрезвычайную актуальность целенаправленной деятельности государства в сфере обеспечения экономической безопасности страны, российского общества и каждого гражданина в отдельности. Под экономической безопасностью следует понимать важнейшую качественную характеристику экономической системы, определяющую ее способность поддерживать нормальные условия жизнедеятельности населения, устойчивое обеспечение ресурсами развития народного хозяйства. Обеспечение экономической безопасности – это гарантия независимости страны, условие стабильности и эффективной жизнедеятельности общества, достижения успеха.

Одной из основных задач государства является регулирование деятельности монополий национального масштаба, к числу которых относится железнодорожный транспорт. В этой отрасли в настоящее время накопилось немало проблем, в частности в области государственного регулирования ее деятельности как субъекта естественных монополий в транспортном комплексе. Ослабление механизма регулирования и контроля на федеральном уровне негативно отражается на функционировании железнодорожного транспорта, не способствует устранению затратной практики хозяйствования, сдерживает повышение качества работы всей транспортной системы России. Более половины всех инвестиций в развитие железнодорожного транспорта осуществляется за счет собственных средств, получаемых в конечном итоге в результате постоянного повышения цен (тарифов) как на грузовые, так и на пассажирские перевозки, причем величина инвестиций из года в год сокращается.

Все это позволяет сделать вывод о необходимости усиления роли государственного регулирования деятельности железнодорожного транспорта как естественной монополии, что даст возможность существенно повысить эффективность системы управления путем структурной реорганизации всего комплекса оказания железнодорожных услуг. В связи с этим тема диссертационной работы несомненно является актуальной.

На современном этапе социально-экономического развития необходимо разработать научные основы государственного регулирования деятельности железнодорожного транспорта в новых условиях хозяйствования на базе его структурной реорганизации.



**Степень разработанности проблемы.** В исследование рассматриваемой проблемы в отрасли железнодорожного транспорта большой вклад внесли ученые-транспортники В.И. Арсёнов, Т.В. Богданова, В.Г. Галабурда, Г.К. Головачев, М.А. Государев, Н.Н. Громов, А.А. Зайцев, Н.С. Конарев, Д.А. Мачерет, В.А. Персианов, Ф.С. Пехтерев, С.С. Сулакшин, Н.С. Усков, Л.С. Фёдоров, В.И. Якунин и другие. Среди фундаментальных исследований в области регулирования в народном хозяйстве следует выделить труды таких зарубежных авторов как Г.Аберле, Х.Вайгельт, Л.Галь, Г.Ильгманн, К.Кирхнер, Г.Книпс и др. Однако многие современные проблемы государственного регулирования в области железнодорожного транспорта рассматриваются по локальным направлениям в рамках текущих задач и, соответственно, остаются недостаточно раскрытыми.

Вышеизложенное определяет актуальность и своевременность настоящего диссертационного исследования, его цели и задачи.

**Цель и задачи исследования.** Цель диссертационного исследования заключается в разработке научно-методических основ и практических рекомендаций по совершенствованию системы экономической безопасности естественных монополий на примере железнодорожного транспорта на основе институционального анализа процессов регулирования железнодорожного транспорта.

Для достижения поставленной цели в диссертации сформулированы и решены следующие задачи:

- определена роль и место естественных монополий в национальной экономике;
- выявлены основные тенденции развития железнодорожного транспорта и его роль в экономической безопасности страны;
- проведен анализ экономической безопасности железнодорожного транспорта в условиях реструктуризации отрасли;
- разработана классификация угроз экономической безопасности железнодорожного транспорта;
- обобщен зарубежный опыт государственного регулирования и реформирования железнодорожного транспорта;
- разработана система показателей работы и развития железнодорожного транспорта в условиях реструктуризации, влияющих на экономическую безопасность отрасли;

- предложены рекомендации по совершенствованию системы методов государственного регулирования, направленные на повышение экономической безопасности железнодорожного транспорта.

**Объектом исследования** выступает железнодорожный транспорт России, включая систему государственного управления и регулирования в сфере железнодорожного транспорта.

**Предметом исследования** является экономическая безопасность железнодорожного транспорта России как необходимое условие стабилизации, подъема и структурной перестройки экономики, обеспечения целостности, национальной безопасности и обороноспособности страны, улучшения условий и уровня жизни населения.

**Теоретической и методологической основой** исследования являются работы отечественных и зарубежных авторов по вопросам экономики и управления производственно-экономическими процессами на железнодорожном транспорте: В.И. Арсёнов, А.А. Аветикян, А.П. Абрамов, И.В. Белов, А.Г. Белова, А. В. Болотин, Т.В. Богданова, В.Г. Галабурда, В.С. Горин, Н.Н. Громов, О.В. Гончарук, О.Н. Дунаев, А.Н. Ефанов, А.А. Зайцев, Т.В. Кулакова, П.А. Козлов, Н.С. Конарев, А.В. Курбатова, П.В. Куренков, Б. М. Лалидус, Р.Г. Леонтьев, В.Н. Лившиц, Л.А. Мазо, Е.А. Макарова, А.Г. Мартынов, П.В. Метёлкин, О.Ф. Мирошниченко, А.С. Мишарин, И.Б. Мухаметдинов, В.А. Персианов, Э.С. Поддавашкин, Э.И. Позамантир, С.М. Резер, Н.П. Соловьёва, Н.П. Терёшина, Е.М. Тишкин, М.М. Толкачёва, В.П. Третьяк, М.Ф. Трихунков, Н.С. Усков, Л.С. Фёдоров, Г.В. Фирсова, Ф.И. Хусаинов, Р.М. Царёв, В.А. Шеманаев и др.

В процессе проведения настоящего исследования были использованы методы и приемы системного подхода, экономического анализа, экспертные оценки, а также методы математической статистики.

**Информационная база исследования.** Правовую основу исследования составили Федеральные законы и иные нормативно-правовые акты РФ. В качестве базы данных использовались сведения государственной статистики, прогнозы социально-экономического развития РФ, данные основных сайтов министерств и ведомств, а также данные ежегодных отчетов и официального сайта ОАО «РЖД».

**Научная новизна и основные результаты исследования.**

**Научная новизна** диссертационной работы заключается в комплексном рассмотрении системы экономической безопасности железнодорожного

транспорта России, а также разработке практических рекомендаций по совершенствованию системы государственного регулирования, направленных на повышение экономической безопасности железнодорожного транспорта.

**Наиболее значимые научные результаты, выносимые на защиту:**

Проведенные в диссертации исследования позволили сформулировать следующие основные положения и выводы.

1. Дано авторское определение экономической безопасности, под которой понимается совокупность условий и факторов, обеспечивающих независимость национальной экономики, ее стабильность и устойчивость, способность к постоянному развитию и самосовершенствованию (с. 6)
2. Систематизированы основные показатели экономической безопасности, среди них: показатели экономического роста, показатели, характеризующие природно-ресурсный, производственный, научно-технический потенциал страны, показатели характеризующие динамичность и адаптивность хозяйственного механизма, а также его зависимость от внешних факторов, качества жизни (с. 14-15).
3. Определено место естественных монополий с национальной экономике и выявлены отрицательные и положительные моменты их воздействия на народное хозяйство. К положительным относятся: возможность максимально использовать эффект от масштаба производства, мобилизация значительных финансовых ресурсов для поддержания средств производства на должном уровне; использование достижений научно-технического прогресса; следование единым стандартам на производимую продукцию и предоставляемые услуги и др. Отрицательным является: возможность определения уровня продажной цены, незаинтересованность в техническом прогрессе, «экономия» за счет снижения качества производимой продукции и предоставляемых услуг, административный диктат и др. (с. 17-18)
4. Классифицированы угрозы экономической безопасности железнодорожного транспорта, разделяемые на угрозы в сфере перевозочной деятельности, в социальной и финансовой сфере (с. 74-90). Предложен механизм управления экономической безопасностью на железнодорожном транспорте, который предполагает комплексную оценку состояния и тенденций развития экономических процессов в отрасли, выявление угроз

экономической безопасности, мониторинг фактических значений выбранных индикаторов и их пороговых значений (с. 71-72).

5. Представлена иерархическая система государственного управления в сфере железнодорожного транспорта, которая предполагает использование нормативно-правового, налогового, финансового и других видов регулирования. (с. 36-49). Предложено введение налоговых льгот в отношении затрат на восстановление, замену и модернизацию инфраструктурных элементов транспортных коммуникаций, формирование товаропроводящей и пассажирообразующих сетей, создание распределительно-терминальных систем и др. (с. 38)
6. На основе анализа мирового опыта выявлены основные тенденции развития железнодорожной отрасли, ним относятся: выведение железных дорог из ведения правительства; реструктуризация железных дорог с целью усиления рыночной ориентации при сохранении роли правительства в содержании инфраструктуры и позиций социально необходимых видов обслуживания; пересмотр границ между общественным и частным сектором в предоставлении транспортных услуг (с. 117-118).
7. Сформулированы основные факторы, влияющие на уровень экономической безопасности железнодорожного транспорта в современных российских условиях: формирование и развитие конкурентного рынка грузоперевозок; реформирование железнодорожной отрасли и доступ частных компаний к инфраструктуре железных дорог; износ подвижного состава ОАО «РЖД» на фоне роста потребностей в грузоперевозках; создание и развитие крупными предприятиями и холдингами собственного подвижного состава (с. 53-54).
8. Разработана методика оценки эффективности функционирования отрасли, направленная на повышения экономической безопасности железнодорожного транспорта, исходя из 6 групп контрольных показателей, характеризующих: устойчивость работы транспорта; доступность и безопасность транспорта, качество услуг; эффективность использования производственных мощностей транспорта; снижение совокупных народнохозяйственных затрат на перевозки; развитие материально-технической базы отрасли; формирование единой, гармонично развитой транспортной системы (с. 146-158).

9. На основе выявления особой роли системы транспортной безопасности в показателях экономической безопасности отрасли, определен комплекс мер по ее обеспечению в штатной и кризисной ситуации. В штатной ситуации комплекс мер включает: развитие нормативно-правовой базы, организацию системы обеспечения транспортной безопасности; ее ресурсное обеспечение, а также практических организационных и технических мероприятий по реализации планов действий в рассматриваемой сфере, прежде всего сертификация, лицензирование и страхование транспортной деятельности, техническое обслуживание и ремонт транспортных объектов, надзор и контроль своевременного и качественного выполнения этих и других работ. В кризисных ситуациях, в том числе обусловленных актами незаконного вмешательства в транспортную деятельность, включая террористические акты, комплекс мер управленческого воздействия должен включать: планирование готовности к действиям при указанных ситуациях, создание обязательных резервов финансовых и материально-технических ресурсов; обучение кадров транспортной системы действиям в кризисных ситуациях; заключение договоров с профессиональными аварийно-спасательными службами (или создание собственных аварийно-спасательных формирований на транспортных объектах). Кроме того, создание и обеспечение пропускного режима, режима досмотра, систем охраны и наблюдения за пассажирами и грузами и оповещения на транспорте (с. 158-159).

10. Разработаны предложения по совершенствованию систем внутрифирменного и внутриведомственного обеспечения, включающих: разработку типовых норм (стандартов, правил) внутрифирменного и внутриведомственного контроля; повышение информатизации внутрифирменного и внутриведомственного управления транспортной безопасностью; стимулирование различных форм саморегулирования в отдельных сферах обеспечения транспортной безопасности на основе разработки отраслевых или межотраслевых стандартов обеспечения транспортной безопасности (с. 165-166).

**Теоретическая и практическая значимость результатов исследования.**

Теоретическая значимость результатов исследования заключается в разработке методологических основ обеспечения системы экономической



безопасности естественных монополий на примере железнодорожного транспорта.

Практическая значимость исследования заключается в том, что полученные результаты могут быть использованы для разработки мероприятий по совершенствованию системы экономической безопасности железнодорожного транспорта.

Предлагаемые меры и пути решения стоящих перед железнодорожным транспортом задач направлены на формирование государственной политики в сфере железнодорожного транспорта в период реструктуризации отрасли.

Материалы диссертационного исследования могут быть использованы в образовательном процессе при проведении лекционных и семинарских занятий по учебным дисциплинам «Экономическая безопасность», «Государственное регулирование национальной экономики». «Экономика отраслевых рынков» в ВУЗах.

#### **Апробация и внедрение результатов исследования**

Научно-практические выводы и рекомендации по обеспечению экономической безопасности железнодорожного транспорта России использованы в ходе выполнения научно-исследовательской работы в Государственном университете управления: «Формирование концепции развития национальной экономики России на среднесрочную и долгосрочную перспективу» (руководитель Земляков Д.Н., 2006-2008 гг.).

Основные положения и результаты диссертационного исследования обсуждались и получили положительную оценку на международных конференциях «EXPO 1520» II международный железнодорожный салон (Россия, г.Щербинка, 2009 г.); «Retail Business Russia 2009» VIII Международный саммит розничной индустрии (Россия, г. Москва, 2009 г.); «Телеком Транс – 2010», VII-я Международная научно-практическая конференция (Россия, г. Ростов-на-Дону, 2010 г.); «Человек и Транспорт (Психология. Экономика. Техника.)» Международная научно-практическая конференция (Россия, г. Санкт-Петербург, 2010 г.) и др.

Результаты исследования были использованы на практических занятиях в курсе «Теория и практика экономической трансформации» для студентов специальности «Национальная экономика».

По теме диссертации опубликовано 7 печатных работ общим объемом 1,7 п.л., в том числе 2 работы опубликованы в рецензируемом издании, рекомендованном ВАК РФ.

**Структура и объем диссертационной работы.** Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и списка литературы. Материал содержит 187 страниц основного машинописного текста, включая 13 рисунков, 7 таблиц и 4 приложения. Список литературы включает 86 наименований.

## II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность темы исследования, определяется цель, основные задачи, предмет и объект исследования, выявлены его научная новизна и практическая значимость. Обоснованна логика изложения материала.

**В первой главе** «Теоретические основы экономической безопасности естественных монополий» рассмотрены аспекты регулирования естественных монополий с целью обеспечения экономической безопасности страны, методы государственного регулирования естественных монополий на примере железнодорожного транспорта.

Под экономической безопасностью следует понимать совокупность условий и факторов, обеспечивающих независимость национальной экономики, ее стабильность и устойчивость, способность к постоянному развитию и самосовершенствованию. Обеспечение экономической безопасности – это гарантия независимости страны, условие стабильности и эффективной жизнедеятельности общества, достижения успеха. Поэтому обеспечение экономической безопасности принадлежит к числу важнейших национальных приоритетов.

Критерий экономической безопасности – это оценка состояния экономики с точки зрения важнейших процессов, отражающих сущность экономической безопасности. Для экономической безопасности значение имеют не сами показатели, а их пороговые значения. Пороговые значения – это предельные величины, несоблюдение значений которых препятствует нормальному ходу развития различных элементов воспроизводства, приводит к формированию негативных, разрушительных тенденций в области экономической безопасности.

Естественные монополии имеют важное социально-экономическое значение для всего общества. Это связано, прежде всего, с тем, что деятельность естественных монополий затрагивает все общество, поэтому любые изменения в деятельности естественных монополий прямо или косвенно отражаются на всех экономических показателях государства, в том числе и на показателях экономической безопасности.

Динамикой цен на услуги, предоставляемые естественными монополиями, в значительной мере определяется уровень цен в хозяйственном комплексе Российской Федерации в целом, а, следовательно, и уровень конкурентоспособности экономики страны. Помимо указанной роли, на естественные монополии возложена нагрузка, связанная с исполнением социальных функций.

На сегодняшний день в Российской Федерации имеются три крупнейших субъекта – естественных монополиста: ОАО РАО «ЕЭС России», ОАО «Газпром» и ОАО «РЖД». Железнодорожный транспорт России является естественной монополией на отдельных сегментах транспортного рынка, прежде всего в сфере перевозок массовых сырьевых грузов, перевозок на дальние расстояния, поскольку российские железные дороги не испытывают существенной конкуренции на данных сегментах рынка со стороны других видов транспорта. Услуги железнодорожного транспорта могут оказываться в условиях естественно-монопольного, конкурентного и переходного состояния рынков.

В диссертации представлены основные механизмы государственного регулирования в различных сегментах рынка услуг железнодорожного транспорта. Государственное управление в сфере железнодорожного транспорта представляет из себя трехзвенную структуру. Министерство транспорта формирует государственную политику и отвечает за создание нормативной базы в сфере железнодорожного транспорта и в целом транспортного комплекса. Федеральная служба по контролю и надзору в сфере транспорта выполняет, соответственно, надзорные функции, в первую очередь, в части обеспечения безопасности на транспорте. Главной функцией Федерального Агентства железнодорожного транспорта является реализация государственной политики в области железнодорожного транспорта.

Государственное регулирование распространяется на нормативно-правовую, налоговую, лицензионную, финансовую, тарифную сферы. Действующее сегодня железнодорожное законодательство, безусловно, требуют

серьезной переработки. Требуется не только ревизия, уточнение, дополнение, упразднение отдельных правовых норм, но и закрепление новых. Требуется доработки понятийный аппарат федеральных законов. К проблемным вопросам относится также соотношение действующего железнодорожного законодательства с законодательством о техническом регулировании.

Во второй главе «Анализ экономической безопасности железнодорожного транспорта в условиях реструктуризации отрасли» дана оценка современного состояния железнодорожного транспорта России, экономической безопасности отрасли, рассмотрены итоги реформирования, зарубежный опыт государственного регулирования и реформирования системы управления на железнодорожном транспорте.

Важность и актуальность развития железнодорожного транспорта в целях обеспечения безопасности России обуславливается ее особым геостратегическим положением. Опосредованно железнодорожный транспорт оказывает влияние и на составляющие безопасности – внешнеэкономическую, внутривнутриполитическую, экологическую, антитеррористическую, информационную, научно-техническую и другие.

Железнодорожный транспорт активно участвует в формировании федерального и региональных бюджетов, в создании общественного продукта и национального дохода страны. Влияние железнодорожного транспорта на экономическую безопасность страны сказывается также в социальной сфере через обеспечение необходимого уровня социальной защиты работников транспорта, поддержание тарифов на пассажирские перевозки на уровне, обеспечивающем нормальную подвижность населения, высокий уровень безопасности и комфортности перевозок.

К оценке экономической безопасности возможны различные подходы. На макроэкономическом уровне ее характеризуют системой показателей, включающей способность экономики страны к устойчивому росту; степень ее зависимости от импорта; соотношение внутреннего и внешнего долга; обеспеченность стратегическими ресурсами; устойчивость финансовой системы; сохранение единого экономического пространства и ряд других. Ее можно оценить и по таким показателям, как объемы промышленного производства и платных услуг на душу населения; соотношение импорта и экспорта; уровень безработицы, инфляции, обеспеченности населения жильем, пассажирским транспортом и т.п. При этом важное значение имеют не столько сами показатели, сколько их

пороговые уровни, т.е. предельные величины, несоблюдение которых нарушает нормальный ход различных элементов воспроизводственного цикла, приводит к формированию негативных, разрушительных тенденций и в конечном итоге – к экономической катастрофе.

Основными показателями, которые можно использовать при количественной оценке влияния транспорта на экономическую безопасность страны являются:

- транспортная обеспеченность перевозок продукции стратегически важных отраслей материального производства (измеряется отношением приведенных тонно-километров, выполняемых транспортом, к необходимому их уровню по каждой номенклатурной позиции);

- износ и старение основных производственных фондов транспорта (измеряется степенью износа);

- уровень инвестиций в развитие транспорта (в процентах от общего объема на развитие экономики страны);

- уровень импорта технических средств транспорта и запасных частей к ним (измеряется в процентах от общего количества поставляемых транспорту технических средств);

- уровень выделяемых средств на развитие НИОКР по проблемам транспорта (в процентах от доходов отрасли: минимальное значение этого показателя должно составлять 2,0-2,5%).

Основные угрозы транспортной безопасности на железнодорожном транспорте включают: сокращение бюджетного финансирования; рост сходов подвижного состава; непродуманное с точки зрения перспективы закрытие малодейственных линий; рост веса поездов, технической и среднеучастковой скорости; угроза децентрализации управления; нарастание износа основных производственных средств и подвижного состава, вспомогательного оборудования; усиление стремления Китая, стран СНГ азиатского региона и конкуренции с Транссибом за транширотные мировые грузопотоки; сохранение террористических угроз железнодорожному транспорту в Южном федеральном округе; остающаяся даже после строительства БАМ военная и экономическая уязвимость Транссиба; введение пошлины на железнодорожный транзит через страны Балтии по калининградскому направлению; неадекватное государственное управление тарифами на тяговые энергетические ресурсы, снижающие рентабельность железнодорожного транспорта; неразграниченность

собственности на объекты питающей электроэнергетики с ОАО РАО ЕЭС; моральная устарелость техники и технологии железнодорожных перевозок (низкая скорость движения и др.); отсутствие закона о перевозках в прямом смешанном направлении.

Угрозы экономической безопасности железнодорожного транспорта можно классифицировать на угрозы в сфере перевозочной деятельности, в социальной и финансовой сфере.

Исходя из того, что экономическая безопасность – это способность транспорта выполнять жизненно важные функции, без которых народное хозяйство не может существовать, ее можно измерить и оценить количественно в долях единицы или процентах от необходимого уровня по системе частных показателей (коэффициентов), характеризующих наиболее важные стороны транспортного обеспечения страны.

В качестве частных коэффициентов должны приниматься наиболее важные показатели работы транспорта, в которых отражается способность транспортно-дорожного комплекса (ТДК) обслуживать население и экономику страны на необходимом уровне, т.е. выполнять: а) пассажирские перевозки; б) грузовые перевозки; в) работы по обновлению, техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава; г) работы по содержанию и ремонту элементов транспортной инфраструктуры; д) подготовку производственного и управленческого персонала. Отслеживание и упреждающая оценка негативных тенденций с точки зрения экономической безопасности современной России является неотложной жизненно важной задачей. Ее практическое решение требует приведения научных исследований по таким проблемам, как: определение миссии транспорта России в XXI веке; выбор модели и организация мониторинга транспортного комплекса; разработка методических указаний по оценке влияния транспорта на социально-экономическое развитие страны.

Механизм управления экономической безопасностью на железнодорожном транспорте предполагает комплексную оценку состояния и тенденций развития экономических процессов в отрасли, выявление угроз экономической безопасности, мониторинг фактических значений выбранных индикаторов и их пороговых значений.

По результатам мониторинга разрабатываются предложения к макроэкономической транспортной политике и меры по нейтрализации угроз

экономической безопасности, которые учитываются при принятии стратегических решений по развитию железнодорожного транспорта.

Лидером рынка железнодорожных грузоперевозок, крупнейшим собственником подвижного состава и монопольным владельцем транспортной инфраструктуры общего пользования является ОАО «РЖД». В период 1990-1998 гг. наблюдалось ежегодное ухудшение практически всех показателей, характеризующих результаты функционирования отрасли (табл. 1). За 1992-2000 гг. грузовые железнодорожные тарифы увеличились в 136 раз (для сравнения: за этот же период цены предприятий производящих отраслей выросли в 62 раза, потребительские – в 73 раза). Объем грузовых перевозок снизился по сравнению с уровнем 1990 г. в 2,1 раза, пассажирских – в 2,2 раза, грузооборот упал в 1,8 раза, пассажирооборот – в 1,6 раза. Численность занятых в этот период сократилась на 288 тыс. человек (20%).

Таблица 1

**Основные показатели работы железнодорожного транспорта в 1994-2009 гг.**

Показатель	1994	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Перевозки грузов, млн. тонн	1058,2	834,8	947,4	1046,8	1057,5	1084,2	1161,0	1221,0	1273,0	1312,0	1345,0	1304,0	1109,0
Грузооборот, млрд. ткм	1195,5	1019,5	1204,5	1373,2	1433,6	1508,8	1669,0	1802,0	1858,0	1951,0	2090,0	2116,0	1865,0
Перевозки пассажиров, млн. чел.	2062,0	1471,3	1337,5	1418,8	1305,9	1270,7	1304,0	1335,0	1339,0	1339,0	1280,0	1296,0	1137,0
Пассажирооборот, млрд. пасс-км	227,1	152,9	141,0	167,0	157,9	153,0	157,6	164,3	172,2	177,6	173,4	175,9	151,5

Ежегодно увеличивается степень износа основных фондов. В настоящее время износ основных средств железнодорожного транспорта составляет более 62%, в том числе по верхнему строению пути – 57,4%. Пятая часть электровозов, более четверти магистральных тепловозов, около 30% электропоездов и более 60% дизель-поездов превысили установленный срок службы. Коэффициент износа по транспортным средствам в целом превышает 73%, в том числе по электровозам – 75%, тепловозам – 85%, грузовым вагонам – 76%. Более 13 тыс. км (20,7%) автоблокировки, 6,5% диспетчерской централизации, 35,5 тыс. стрелочных переводов (24,6%) работают с просроченным сроком службы (более 25 лет).

Отношение к государственному вмешательству в рыночную экономику за рубежом значительно варьировалось на разных этапах ее становления и развития. Необходимо отметить, что в настоящее время индустриально развитые страны процесс сокращения прямого государственного вмешательства сопровождают не ослаблением экономических функций государства, а их усложнением.

Реформирование железных дорог в странах Евросоюза осуществляется в основном по трем направлениям:

1. Вывод железных дорог из ведения правительства и принятие обеими сторонами пересмотренного перечня задач и ответственности.

2. Реструктуризация железных дорог с целью усиления рыночной ориентации при сохранении роли правительства в содержании инфраструктуры и позиций социально необходимых видов обслуживания.

3. Пересмотр границ между общественным и частным сектором в предоставлении транспортных услуг.

При всей сходности ситуаций переходные процессы во всех странах уникальны, поэтому нет единых правил реструктуризации железнодорожного транспорта.

Третья глава «Основные направления совершенствования системы обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта» посвящена разработке рекомендаций по совершенствованию системы методов государственного регулирования в области железнодорожного транспорта, формированию показателей для мониторинга и контроля рынка железнодорожного транспорта, созданию эффективной системы государственного контроля на железнодорожном транспорте.

Системный анализ современного состояния железнодорожного транспорта России показал, что для него характерен ряд серьезных проблем, связанных с организацией системы государственного регулирования в отрасли и финансирования инвестиций:

- несоответствие нормативно-правовой базы функционирования железнодорожного транспорта общей направленности гражданского и налогового законодательства России;

- недостаточные гибкость и стабильность системы регулирования тарифов, а также прогнозируемость уровня тарифов;



- недостаточность привлечения инвестиционных ресурсов для обновления основных производственных фондов отрасли;

- низкая эффективность системы государственного контроля на железнодорожном транспорте.

Решение этих проблем направлено на повышение экономической безопасности отрасли и государства в целом, поддержание стратегической, макроэкономической, социальной стабильности в стране.

Совершенствование системы нормативно-правового регулирования железнодорожного транспорта предполагает завершение работы над пакетом проектов федеральных законов о железнодорожном транспорте РФ, в котором учтены интересы всех участников перевозочного процесса. Кроме того, готовятся законопроекты об организации регулярного железнодорожного пассажирского сообщения; о высокоскоростном железнодорожном транспорте; об обязательном страховании рисков при перевозках грузов, в том числе опасных, железнодорожным транспортом.

Несмотря на проделанную большую работу в законодательной сфере, ее планирование сегодня не является системным. В основном она отвечает потребностям сегодняшнего дня. Главная цель состоит в том, чтобы направить законопроектную деятельность в русло тех задач, которые ставит Транспортная стратегия России до 2030 года и Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г.

Основными направлениями совершенствования государственного тарифного регулирования на железнодорожном транспорте являются:

- формирование системы государственного регулирования и методологии ценообразования на железнодорожном транспорте, учитывающей географические и социально-экономические условия функционирования товарных рынков и рынков транспортных услуг;

- совершенствование системы построения тарифов исходя из принципа соблюдения баланса интересов субъектов естественных монополий в области железнодорожного транспорта, потребителей их услуг, других участников рынка услуг железнодорожного транспорта;

- совершенствование структуры построения тарифов, направленное на повышение инвестиционной привлекательности отдельных сегментов рынка услуг железнодорожного транспорта, реализация тарифной политики и повышение конкурентоспособности данных рынков.

Управление инвестициями на железнодорожном транспорте имеет свои отраслевые особенности. Инвестиционные проекты, связанные с железнодорожным транспортом, отличаются более низкими значениями практически по всем основным показателям, характеризующим инвестиционную привлекательность: долгим сроком окупаемости, высоким объемом капитальных вложений, большими техническими, экономическими и политическими рисками, значительным воздействием на окружающую среду.

Перспективная модель финансирования железнодорожной отрасли должна быть ориентирована на создание условий для повышения ее инвестиционной привлекательности. Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования транспортной отрасли является государственно-частное партнерство. В России участники реализации государственно-частного партнерства неизбежно сталкиваются с определенными трудностями. Прежде всего, с отсутствием правовых норм, обеспечивающих надежные гарантии интересов как государства, так и частных инвесторов. Не разработаны общие законодательные условия, которые бы учитывали административно-правовой аспект гражданско-правовых отношений. Отсутствуют конкретные организационные, договорные формы, налоговые условия (включая специальные налоговые режимы), специальные правовые режимы для имущества, в рамках которого могут быть реализованы намечаемые проекты государственно-частного партнерства.

Для применения форм государственно-частного партнерства на транспорте в работе рассматривается комплекс мер по реализации механизма государственно-частного партнерства на транспорте.

Выбор контрольных показателей для мониторинга и контроля рынка железнодорожного транспорта должен производиться с учетом следующих принципов: необходимость и достаточность показателей – выбор ограниченного набора показателей, наиболее полно характеризующего состояние и развитие железнодорожного транспорта; простота расчета – наличие показателя в системе статистического учета (отчетности), или возможность его формирования на основе имеющихся данных; сопоставимость – возможность корректного сравнения контрольных показателей во временной динамике и с аналогичными контрольными показателями по другим видам и предприятиям транспорта.

В соответствии с целями экономических реформ и миссией транспорта в экономике страны целесообразно выделить следующие 6 групп контрольных

показателей, характеризующих: устойчивость работы транспорта; доступность и безопасность транспорта, качество услуг; эффективность использования производственных мощностей транспорта; снижение совокупных народнохозяйственных затрат на перевозки; развитие материально-технической базы отрасли; формирование единой, гармонично развитой транспортной системы.

Цели анализа могут быть различными с охватом: всей совокупности показателей эксплуатационно-технологического, финансово-экономического, экономико-статистического и другого характера; только экономических показателей; только основных финансовых и других показателей в различных комбинациях. Поэтому система показателей должна быть достаточно гибкой и пригодной для решения самых разнообразных задач.

Формируя систему показателей, нельзя оставить без внимания оценку состояния отрасли с точки зрения экономической и национальной безопасности страны.

Нормативы (нормы, правила, требования и стандарты) транспортной безопасности должны быть установлены для всех видов и уровней транспортной деятельности, объектов транспортной безопасности, участков транспортных инфраструктур, перевозочных операций.

Нормативы транспортной безопасности включают две группы:

- надежности (безопасности) объектов транспортной безопасности, такие нормативы задаются законодательством о техническом регулировании в виде требований к техническим параметрам указанных объектов, в том числе через нормативно установленные показатели времени их безаварийной (безотказной) работы (по критерию максимизации полезности); числа транспортных происшествий и пострадавших в них людей в расчете на расстояние или объем перевозок, а также уровня шума и выбросов в окружающую среду (по критерию минимизации риска);

- качества функционирования объектов транспортной безопасности и прежде всего качества транспортных услуг. Такие нормативы задаются в соответствии с законодательством о качестве продукции и услуг, гарантиях прав их потребителей, в том числе через нормативно установленные показатели времени доставки пассажиров и грузов точно в пункты назначения, уровня комфорта перевозок пассажиров и некоторые другие (по критерию максимизации полезности услуг).

Обе группы нормативов транспортной безопасности связаны между собой и должны соответствовать (быть равными или превосходить) международным аналогам.

Самостоятельным направлением обеспечения транспортной безопасности является организация системы мониторинга (идентификации) и оценки угроз транспортной безопасности. Должна быть создана и развита оперативная информационно-аналитическая система наблюдений и контроля выполнения установленных нормативов транспортной безопасности.

В основу государственной транспортной политики в России положен принцип разделения государственных задач регулирования отрасли и выполнения хозяйственных функций. При этом государство, ограничивая свои функции как хозяйствующего субъекта, повышает эффективность госрегулирования на транспорте, направляя его на повышение качества обслуживания и снижение общественных затрат, связанных с транспортной деятельностью.

Важной составляющей государственной транспортной политики становятся координация и регулирование развития видов транспорта, государственная поддержка транспортного комплекса, заключающаяся в использовании целенаправленных экономических и организационных методов управления. Последние включают, в том числе надзорные и контрольные функции (действия).

Являясь самостоятельной функцией регулирования развития транспорта, как показала практика, контроль выступает в качестве важного этапа управленческого цикла, когда фактические результаты воздействия на управляемый объект сопоставляются с требованиями принятых решений и нормативных предписаний, а в случае выявления их нарушений принимаются необходимые меры по устранению подобных отклонений.

Одновременно государство выступает в качестве инвестора, вкладывая государственные средства в наиболее приоритетные и социально значимые проекты и программы. Поэтому государство должно контролировать использование этих средств. В этих условиях роль финансового контроля как важнейшего элемента государственного контроля и управления в сфере транспортного комплекса объективно возрастает. Финансовый контроль за деятельностью различных предприятий и организаций, участвующих в развитии транспортного комплекса России, осуществляется в установленном правовыми нормами порядке всей системой органов государственной власти. Актуальной

задачей является формирование полной информационной базы об объектах контроля и отработка методики контрольных показателей эффективности использования финансовых средств по развитию транспортного комплекса.

Основные научные результаты исследования, его теоретические положения и выводы опубликованы в следующих работах автора:

#### ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Основные положения диссертации нашли отражения в следующих публикациях, 2 из которых опубликованы в изданиях, рекомендуемых Всероссийской аттестационной комиссией:

1. Дмитриенко К.Г. Формирование института государственно-частного партнерства на железнодорожном транспорте – как фактор повышения экономической безопасности отрасли // Вестник Университета, 2010, №20 0,4 п.л.

2. Дмитриенко К.Г., Леонова Т.Н., Перспективы развития железнодорожного транспорта РФ // Вестник Университета, 2008, 0,5 п.л. – общий объем, из них 0,25 – лично автором.

3. Дмитриенко К.Г. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта // Материалы международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы управления – модернизация и инновационное развитие», М. - ГУУ, 2010, 0,25 п.л

4. Дмитриенко К.Г., Шалаев А.Н., "Экономическая безопасность ОАО "РЖД" // "Вестник контрразведки", Академия ФСБ России, Москва, 2007 г., 0,5 п.л.- общий объем, из них 0,2 п.л. - лично автором.

5. Дмитриенко К.Г. "Экономическая безопасность в республиках Закавказья" // Газета "Гудок" г. Москва, 2009 г., 0,5 п.л. – общий объем, из них 0,25 – лично автором.

6. Дмитриенко К.Г. "Стратегия сотрудничества, экономическая безопасность" // изд. "РЖД-Партнер", г. Москва, 2010 г., 0,5 п.л.

7. Дмитриенко К.Г. "Безопасность и экономика" // «Звезда», г. Ростов-на-Дону, 2008 г., 0,25 п.л.

---

Подп. в печ. 15.11.2010.

Формат 60x90/16.

Объем 1,0 п.л.

Бумага офисная.

Печать цифровая.

Тираж 50 экз.

Заказ № 879

---

ГОУВПО «Государственный университет управления»

Издательский дом ГОУВПО «ГУУ»

109542, Москва, Рязанский проспект, 99, Учебный корпус, ауд. 106

Тел./факс: (495) 371-95-10, e-mail: [diric@guu.ru](mailto:diric@guu.ru)

[www.guu.ru](http://www.guu.ru)

Из фондов Российской национальной библиотеки

2010 А  
26517

10 - 200 17

Из фондов Российской национальной библиотеки