

УДК 338.47

Проблемы экономической безопасности на железнодорожном транспорте

*Ротанова Дарья Евгеньевна,
Студентка 4 курса*

*Факультет экономика управления
Направление «Экономика»
Искакова Алина Сергеевна,
Студентка 4 курса
Факультет экономика управления
Направление «Экономика»*

*ФГБОУ ВО УрГУПС «Уральский государственный университет путей
сообщения»*

*e-mail: a.s.iskakova@bk.ru
Россия, Екатеринбург*

Аннотация. Данная статья раскрывает вопросы экономической безопасности на железнодорожном транспорте. В процессе исследования были выделены угрозы и способы их нейтрализации в рамках экономической безопасности в сфере производственной деятельности железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, перевозки, железная дорога, экономическая безопасность, угрозы.

Положительные сдвиги в национальной экономике предполагают адекватное развитие транспортной системы. Основные проблемы развития железнодорожного транспорта влияют на снижение эффективности его работы, выступая в качестве отраслевых угроз экономической безопасности. Важнейшими проблемами железнодорожного транспорта являются обеспечение бесперебойной работы железных дорог, наличие качество предоставляемых услуг, снижение совокупных экономических издержек перевозок пассажиров и грузов, удовлетворение растущего платежеспособного спроса. Решение этих задач, в конечном счете, обеспечивает транспортную составляющую экономической безопасности в стране¹.

Экономическая безопасность - это основа состояния экономики страны, которая обеспечивает стабильность её функционирования в режиме расширенного производства и снижение влияния внутренних и внешних отрицательных факторов. На данный момент экономики России характерна высокая конкуренция, неопределенные внешние условия хозяйствования и

¹Красковский А.Е. Экономические механизмы управления безопасностью // Железнодорожный транспорт. - 2014. - № 5. - С. 45.

наличие предпринимательского риска, что является проблемой для экономической безопасности предпринимательской деятельности и одного из решающих факторов ее осуществления. Поэтому уровень развития механизма экономической безопасности хозяйствующей структуры должен соответствовать уровню её вхождения в систему рыночных отношений, что обуславливает актуальность проблемы возникновения системы экономической безопасности отдельного хозяйствующего субъекта, на имеющий на данный момент комплексного решения по причине отсутствия соответствующих научных знаний, а также нормативно-правового обеспечения.

Для эффективного управления экономической безопасностью необходим постоянный мониторинг потенциальных угроз как во внешней, так и во внутренней среде транспортного предприятия. К угрозам экономической безопасности в сфере перевозочной деятельности относится:

- низкий уровень эффективности организаций и управлений перевозочным процессом из-за недостаточного введения современных элементов технологического уклада и в первую очередь – современных информационных технологий;
- небольшие темпы обновления и снижение инвестиционной активности, вследствие этого, высокий физический и моральный износ материально-технической базы;
- спад уровня безопасности перевозочного процесса, по причине недостаточного уровня надёжности эксплуатируемой техники.

Безопасность любой продукции это главный показатель её качества. Таким подходом заданы международные стандарты серии ISO 9000: 2000. Таким образом, управление безопасностью движения поездов необходимо интегрировать в общую систему менеджмента качества. В рамках этой системы необходимо приготовить комплекс мероприятий по увеличению эффективности ее функционирования в локомотиво – и вагоноремонтном комплексах железнодорожного транспорта, которые обеспечивают высокую степень безопасности эксплуатации железнодорожного подвижного состава. В данном процессе главную роль должно играть формирование и реализация четкой и взаимосвязанной системы всех технических регламентов и стандартов обеспечения безопасности.

В соответствии с существующими отраслевыми нормами транспортный процесс, реализуемый системой железнодорожного транспорта в рабочем состоянии, при котором значения параметров и показателей качества транспортного процесса соответствуют требованиям, установленным в нормативно-технической, проектной и технологической документации, считается безопасным². Параметры и показатели качества процесса железнодорожного транспорта включают: точность выполнения

²Метелев С.Е. Национальная безопасность и приоритеты развития России: социально-экономические и правовые аспекты. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2016. – С. 78.

графика времени курса, стоимость участковой скорости, количество потребляемой энергии, стоимость обслуживания, безопасность груза и т. д.

Система железнодорожного транспорта отличается от многих других технологических систем тем, что ее технические средства и технические специалисты распределены на огромном пространстве и одновременно выполняют ряд технических процедур и операций. Поэтому транспортная система может быть эффективна в отношении выполнения одной технологической операции, и отключена в отношении других, она может быть эффективной в одном месте, и отключена в другой.

Существующая система организации безопасности дорожного движения обеспечивает профилактические меры по предотвращению аварийности на железных дорогах. Для оценки условий процесса движения по степени его опасности используются понятия аварии и брака в работе.

Экспертная оценка статистических данных за последние 10-12 лет свидетельствует о том, что по абсолютному числу чрезвычайных ситуаций и числу погибших в них железнодорожный транспорт в России является одним из самых безопасных. В то же время высокая динамика объемов и качества работы налагает повышенные требования к безопасности движения. Снижение показателей безопасности может угрожать престижу и конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Парк инвентаря железных дорог России, состоящий более чем из 700 тысяч вагонов, характеризуется устаревшим конструированием 60-х годов прошлого века, с высоким уровнем износа. Ухудшение технического состояния вагонов во многом связано с несовершенством системы ремонта и отсутствием информационной технологии технического учета (отслеживания) технического состояния и работы вагонов, что не позволяло контролировать причины поступления вагонов в ремонт, качества ремонта и расходования ресурсов на него. По экспертным оценкам, эксплуатация вагонов с высоким сроком службы приводит к экономическим потерям, отсталая система ремонта и ее низкое качество составляют более 800 миллионов рублей в год.

Поставлена задача из-за недостатка и высокого износа вагонного парка о дополнительном изготовлении современного подвижного состава, который будет удовлетворять грузовладельцев в перевозках и пассажиров.

Несколько основных факторов, являющихся критическими для последующего социально-экономического роста государства позволил обнаружить анализ проблем, появившихся в области железнодорожного транспорта.

На инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования исчерпали собственный ресурс 70 % мостов. С превышением нормативного времени эксплуатируется наиболее 95 тыс. стрелок гальванической централизации (74 %), более 29 тыс. километров автоблокировки (47 %). Требуют смены наиболее 50 % линейных пунктов концепций диспетчерской

централизации и диспетчерского контролирования. Существенная доля (более 45 %) абсолютно всех направлений взаимосвязи имеют необходимость в реконструкции и замене. Ежегодная смена данных объектов обязана реализоваться на участках длиной вплоть до 3000 километров, в то время как внутренние средства отрасли дают возможность обновлять не более 1000 км.

Наряду со старением и износом основных фондов, низкий технологический уровень является важным вопросом. По нашему мнению, устаревание можно определить как неспособность оборудования (технологического контура) обеспечить сокращение числа. Основным фактором доминирующего сегодня, являются микроэлектронные компоненты, а также как ядро технологического компьютерного способа, волоконно-оптического оборудования, телекоммуникаций, робототехники, программного обеспечения, информационных услуг. Недооценка преимуществ и компонентов такого способа, может привести к отставанию технологии транспортного производства от ключевых отраслей промышленности экономики в отношении производительности труда, а также к неэффективности производства. За счет сокращения количества без изменения технологического контура, происходит снижение производительности труда до соответствующих стандартов, что чревато нарушением безопасности движения поездов и, прежде всего, в области организации перевозок железнодорожным транспортом. По результатам формирования железнодорожного транспорта в РФ, помимо ПАО «РЖД» на рынке транспортных услуг появляется огромное количество участников перевозок различного рода. Однако их деятельность также влияет на безопасность движения поездов:

- компании-перевозчики; компании-операторы железнодорожного подвижного состава;
- компании-владельцы тягового подвижного состава, выходящего на пути железнодорожного транспорта общего пользования;
- компании по ремонту и техническому обслуживанию элементов инфраструктуры железнодорожного транспорта и подвижного состава;
- владельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и т.п. Являясь коммерческими организациями, они предрасположены к осуществлению своей деятельности по извлечению максимальной прибыли, зачастую в ущерб обеспечению безопасности движения.

Рассмотренные положения требуют тщательной переработки и модернизации способов организации работ, которые обеспечивали бы безопасность движения не только в ПАО «РЖД», но и в других компаниях данного направления.

В целом, количество угроз экономической безопасности, касающихся производственной деятельности железнодорожного транспорта, входят:

- сокращение уровня безопасности перевозок посредством поездов, которые обусловлены недостаточной надежностью;

- степень износа материально-технической базы железнодорожного транспорта зависит от темпов обновления его основных фондов;
- снижение эффективности организации перевозок на железнодорожном транспорте ввиду низких темпов внедрения достижений науки и техники и, прежде всего, современных информационных технологий;
- отставание нормативно-правовой и технологической основ безопасности движения поездов от темпов реформирования отрасли.

Список литературы

1. Красковский А.Е. Экономические механизмы управления безопасностью // Железнодорожный транспорт. - 2014. - № 5.
2. Метелев С.Е. Национальная безопасность и приоритеты развития России: социально-экономические и правовые аспекты. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2016.
3. Межох З.П., Лapidус Б.М., Терешина Н.П., Кожевников Р.А. Оценка влияния железнодорожного транспорта на обеспечение экономической безопасности России // Экономика железных дорог. - 2016. - № 5.

Контактный телефон +79995676607