



ул. Образцова, д. 9, стр. 9, Москва, ГСП-4, 127994
тел./факс: (495) 681-13-40, e-mail: tu@mit.ru
ИНН/КПП 7715027733/771501001
ОГРН 1027739733922
14.09.2016 № 019/8433
на № _____ от _____

Проректор по научной
работе и инновациям федерального
государственного бюджетного
высшего образования «Московский
университет путей сообщения
Императора Николая II»,

кандидат технических наук, доцент



А.М. Давыдов

14.09.2016 г.

ОТЗЫВ

ведущей организации федерального государственного бюджетного
образовательного учреждения высшего образования «Московский
университет путей сообщения Императора Николая II» на диссертацию
Мошковой Регины Александровны на соискание ученой степени
кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и
управление народным хозяйством (экономическая безопасность) на тему
«Инструментарий управления экономической безопасностью на
транспорте».

1. Актуальность темы

Транспортная отрасль является одним из важнейших элементов
национальной экономической инфраструктуры. Многообразие входящих в нее
структурных составляющих предполагает реализацию большого спектра
инструментов, определяемых условиями и угрозами эксплуатации объектов
инфраструктуры, подвижного состава, грузов. Поэтому требуется адаптировать
инструменты управления экономической безопасностью в соответствии с
особенностями конкретного вида транспорта и учитывать специфику угроз,
преобладающих в регионах использования транспортной системы.

Также нужно принимать во внимание организационно-управленческий фактор в различных видах транспорта. Например, автомобильный транспорт использует дороги федерального, регионального и местного значения, тогда как сами транспортные средства и логистические узлы принадлежат, как правило, частным собственникам. В авиационном транспорте самолетный парк находится преимущественно в частной собственности, тогда как многие логистические узлы являются объектами собственности регионального значения. В трубопроводном и железнодорожном транспорте инфраструктура де-факто находится в федеральной собственности, частными являются грузы и отдельные элементы подвижного состава.

Каждый компонент транспортной отрасли является объектом повышенной опасности, причем эта опасность проявляется не только внутри транспортной системы, но и вне ее. Самостоятельной проблемой является наличие системных внешних угроз, создающих препятствия для нормального функционирования всех составных элементов национальной транспортной системы. Подобные угрозы должны быть своевременно идентифицированы, а также оценены, чтобы обеспечить эффективные мероприятия по минимизации их негативного воздействия.

Декомпозиция проблем обеспечения экономической безопасности на транспорте по отраслевому и предметному признакам, позволяет выявить самостоятельный блок проблем управления экономической безопасностью на железнодорожном транспорте. Важность этого блока определяется высокой социальной и экономической значимостью данного вида транспорта. Большие расстояния и удаленность населенных пунктов и промышленных объектов друг от друга предполагают необходимость создания эффективной транспортной сети, основным элементом которой является именно железнодорожный транспорт. Поэтому от того, насколько качественно будет обеспечена экономическая безопасность на железнодорожном транспорте, зависит национальная безопасность страны в целом.

Отмеченное позволяет сделать вывод, что тема исследования, выбранная Мошковой Р.А., актуальна, востребована практикой, предполагает формирование новых и использование более совершенных механизмов и инструментов формирования эффективной системы управления экономической безопасностью на железнодорожном транспорте в соответствии с комплексом проблем национальной безопасности страны. Автор достойно показал значимость и раскрыл наиболее важные положения в сфере использования инструментов управления экономической безопасностью.

2. Оценка структуры и содержания работы

Характеризуя работу Мошковой Р.А., следует отметить ее отличительные черты:

1. Структура работы четко выстроена и полностью соответствует цели, поставленной в исследовании – теоретическому обоснованию и разработке инструментария управления экономической безопасностью на транспорте с учетом особенностей железнодорожного транспорта.

Первая глава, в сущности, представляет собой ряд интересных аналитических заключений и дает возможность оценить степень исследования поставленной автором научной задачи. Выводы первой главы базируются на анализе широкого спектра фундаментальной научной литературы и периодики, что позволяет автору показать эволюцию научной мысли и обосновать основные тенденции развития железнодорожного транспорта (стр. 12-19). Автор выделяет особенности хозяйственного функционирования объектов железнодорожного транспорта, особенности экономического функционирования предприятий железнодорожного транспорта, а также особенности хозяйственных коммуникаций с социально-экономическими системами различного уровня (стр. 19-20). Также сформирован механизм взаимодействия участника с рынком на основе административных инструментов (стр. 44-45).

Во второй главе, в основном посвященной проблемам разработки направлений совершенствования управления экономической безопасностью транспортных предприятий, основное внимание сконцентрировано на анализе процесса инвентаризации угроз в зависимости от категории объекта (стр. 53). Обобщение теоретических и методологических основ экономической безопасности позволило построить систему инструментов сокращения номенклатуры угроз (стр. 58-63), а также разработать критерий актуальности негативного события (75-77).

В процессе формирования инструментария управления экономической безопасностью обоснована модель выравнивания интегральной безопасности цепочки транспортировки груза, основанная на расчете комплекса показателей и параметров надежности применительно к каждому из этапов маршрута транспортировки (стр. 82-83), а также предложена предварительная система параметров оценки состояния экономической безопасности в соответствии с тройственным критерием (стр. 86).

В заключительной третьей главе речь идет о практическом применении разработанного автором инструментария по повышению уровня экономической безопасности транспортных предприятий в современных условиях, для чего построена модель обстановки ОАО «РЖД» (стр. 91-94), проведен анализ важности угроз в сравнении с минимально допустимыми в отрасли уровнями (стр. 98), проведена оценка состояния экономической безопасности Северо-Кавказской железной дороги в соответствии с тройственным критерием (стр. 108-109), а также даны рекомендации для предприятий железнодорожного транспорта по повышению защищенности и эффективному сокращению номенклатуры угроз.

2. Обращает на себя внимание детальное рассмотрение формирования термина «экономическая безопасность транспортного предприятия» (стр. 23). Отличительной особенностью этого понятия является необходимость учета условий и факторов, обеспечивающих устойчивость, хозяйственную

самостоятельность и способность развиваться в условиях негативного воздействия внешней среды.

3. Необходимо подчеркнуть, что Мошкова Р.А. предлагает для построения комплексной системы управления экономической безопасностью использовать элиминированные номенклатуры угроз, позволяющие концентрировать усилия на наиболее важных источниках негативных событий. Также автор отмечает, что экономическая безопасность конкретного предприятия железнодорожного транспорта зависит от результативности использования имеющихся ресурсов и позволяет обеспечить высокое качество и конкурентоспособность услуг в сфере железнодорожных перевозок. То есть, для своевременного выявления и нейтрализации угроз экономической безопасности транспортное предприятие должно постоянно обеспечивать условия для повышения эффективности основных функциональных областей своей деятельности, в том числе, непрофильных и вспомогательных (стр. 24).

4. Используя модель Рисона для анализа типовых нарушений, автор делает вывод, что все элементы системы, обеспечивающие экономическую безопасность на транспорте, в настоящее время находятся на грани удовлетворения существующим требованиям. Данная ситуация возникла из-за систематических ошибок непосредственных исполнителей (стр. 42).

5. Мошкова Р.А. выделяет пять типов источников угроз, принципиально отличающихся целями и способом воздействия, а также рядом других характеристик. Такими типами источников являются: работники, технические средства, пассажиры, рынок, контрагенты. Каждый из источников формирует свой спектр угроз экономической безопасности на железнодорожном транспорте (стр. 52-54).

6. Застуживают внимания способы ограничения номенклатуры угроз в зависимости от потенциального ущерба: моделирование и анализ варианта действий источника угрозы, несущего наибольший ущерб; количественная оценка вероятного ущерба в результате реализации конкретной угрозы на

основе вычислительных процедур; расчет значений риска в случае реального проявления каждой угрозы (стр. 56-62).

7. Вызывает интерес мнение, что экономическая безопасность является благом, получаемым на возмездной или безвозмездной основе различными заинтересованными сторонами, включая личную безопасность и национальную безопасность в целом (стр. 73).

8. Автор последовательно выстраивает систему управления экономической безопасностью транспортного предприятия, определяя основные блоки, которые необходимо включить в нее, согласно классификации отраслевой и предметной специфики (стр. 74).

9. Заслуживает внимания механизм учета интересов участников в процессе обеспечения многоуровневой экономической безопасности в транспортной отрасли (стр. 78), в том числе, учитывающий интересы различных групп заинтересованных сторон в безопасности субъекта транспортной деятельности.

10. Автор предлагает использовать механизм повышения экономической безопасности транспортного предприятия с использованием процедур системной технологии производства. Сформирован набор принципов и процедур технологии обеспечения экономической безопасности в транспортной сфере, на основе которых предложен тройственный критерий экономической безопасности на транспорте (стр. 85).

11. Интересной является модель объекта защиты для вагонного парка, которая позволяет уточнить номенклатуру угроз в части возможных направлений ее реализации. Данная модель позволяет конкретизировать элементы политики безопасности, дополнив ее моделью источника угрозы по следующим элементам: тип источника угрозы; причины проявления негативного воздействия; цели воздействия; оснащение; тактика проявления воздействия (стр. 95).

12. Автор предлагает единую программу повышения безопасности, основными элементами которой являются: критерии эффективности деятельности для всех видов железнодорожных перевозок; определения качества восстановления после нанесения ущерба для различных моделей объектов защиты и источников угроз; единая система сертификации мероприятий безопасности для всех категорий заинтересованных сторон; единые стандарты минимального уровня безопасности на транспорте (например, в форме отраслевых инструкций) (стр. 113-114).

Список использованной литературы включает 125 источников, в том числе шесть на английском языке. Кроме того, широко представлен состав интернет-ресурсов, которыми пользовался автор.

Работа прошла достаточно широкую апробацию: по теме исследования опубликовано 4 статьи в рецензируемых журналах, одобренных ВАК; 4 научные статьи в журналах и тезисы докладов, сделанных на конференциях, в которых автор принял участие.

3. Соответствие диссертации Паспорту научной специальности.
Полученные в диссертационной работе научные результаты соответствуют п. 12.4 «разработка новых адаптаций существующих методов, механизмов и инструментов повышения экономической безопасности» и п. 12.10 «Механизмы и инструменты создания эффективной системы экономической безопасности» паспорта специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством, раздел 12 «Экономическая безопасность».

4. Основные положения диссертации, содержащие элементы научной новизны и практической значимости

Диссертационная работа Мошковой Р.А., представляет завершенное научное исследование. Основные выводы и рекомендации, содержащие

элементы научной новизны и имеющие практическое значение, состоят в следующем:

1. Сформулированы специфические особенности железнодорожного транспорта, как объекта управления экономической безопасностью, включая систематизацию и классификацию угроз экономической безопасности данной отрасли.

2. Доказана угроза картельного сговора на рынке перевозок, разработаны предложения по сокращению картельного влияния на железнодорожную отрасль.

3. Обоснован интегральный критерий экономической безопасности железнодорожного транспорта, включающий резерв парков подвижного состава и инфраструктуры, надёжность доставки грузов и пассажиров, повышение эффективности грузовой работы.

4. На основе учёта оперативных размеров резерва пропускной способности сформирована система моделей экономической устойчивости и безопасного развития транспортных предприятий в условиях негативного воздействия внешней среды

5. Предложен критерий актуальности негативного события на железнодорожном транспорте и на его основе разработан механизм учёта экономических интересов различных субъектов транспортного рынка с минимизации угроз их экономической безопасности на основе формирования антикризисной программы

Отмеченное показывает основные отличия исследования Мошковой Р.А. от ранее проведенных и характеризует конкретное приращение научных знаний в исследуемой области.

5. Дискуссионные вопросы и замечания

Отмечая актуальность, высокую степень проработанности рассматриваемых вопросов и конкретность выводов автора, необходимо

отметить ряд положений, которые требуют дополнительной аргументации, а в ряде случаев вызывают сомнения:

1. Было бы целесообразно более четко показать особенности каждого уровня экономической безопасности на железнодорожном транспорте (рисунок 7 «Иерархическая система экономической безопасности», стр. 28).

2. Работа бы выиграла, если бы автор провел анализ источников риска в таблице 2 «Макроэкономические риски развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» (стр. 37).

3. На стр. 59 автор приводит показатель цены ущерба в денежном выражении или сравнимых величинах при реализации i -й угрозы, однако не поясняет, на основании каких источников информации должен рассчитываться данный показатель.

4. Требуется дополнительных пояснений периодичность расчета и анализа показателей в процессе оценки состояния экономической безопасности в соответствии с тройственным критерием (стр. 86).

Тем не менее, проведенное автором исследование полностью подтверждает сделанные им выводы и предлагаемые рекомендации. Отмеченные положения не меняют общей концепции выводов, а лишь могут углубить их.

6. Конкретные рекомендации по использованию результатов и выводов, приведенных в диссертации.

Разработанный в диссертации инструментарий может быть использован при проведении оценки экономической безопасности различными подразделениями и филиалами ОАО «Российские железные дороги», а также грузовладельцами и собственниками вагонного парка при разработке программ мероприятий по минимизации наиболее важных угроз и совершенствованию инструментария управления ущербом. Предложенный подход к анализу номенклатуры угроз может быть также использован экспертными и

аналитическими организациями при проведении исследований в рассматриваемой предметной области.

Результаты диссертационного исследования нашли отражение в ряде научно-исследовательских работ автора и используются в деятельности филиалов ОАО «Российские железные дороги». Выводы и рекомендации, сформулированные в диссертации, могут быть использованы при разработке учебных курсов «Экономическая безопасность», «Безопасность железнодорожного транспорта» и «Стратегический менеджмент».

7. Общий вывод

Диссертация обладает внутренним единством, имеет в своём содержании новые научные результаты, а также свидетельства личного вклада автора в науку, имеются рекомендации по использованию научных выводов, что соответствует требованиям п. 10 «Положения о присуждении ученых степеней».

Автореферат диссертации и опубликованные статьи отражают основные положения диссертации.

Отмеченное позволяет сделать вывод, что работа Мошковой Регины Александровны является завершённой научно-квалификационной работой, в которой содержится решение научной задачи, имеющей значение для развития эффективного инструментария управления экономической безопасностью на железнодорожном транспорте, в аспекте национальной безопасности страны, что соответствует требованиям, которые предъявляются к диссертациям на соискание ученой степени кандидата экономических наук пунктом 9 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 года № 842, а

