

**ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМ. АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА**

**РЕКУН ІВАН ІВАНОВИЧ**

**На правах рукопису**

УДК 338.47:656.2-049.5-044.922(049)

**МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ  
БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)

**ДИСЕРТАЦІЯ**

на здобуття наукового ступеня  
доктора економічних наук

Науковий консультант  
доктор економічних наук, професор,  
**Головкова Людмила Степанівна**

Дніпропетровськ – 2016

## ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	4
ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1 ІНСТИТУЦІОНАЛЬНИЙ ДИСКУРС ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	18
1.1. Сутність, формування та складові економічної безпеки суб'єкта господарювання	18
1.2. Інституціональна теорія як основа становлення нової парадигми системи економічної безпеки	44
1.3. Інституціональна матриця як інструмент формування економічної безпеки	55
1.4. Дилеми функціонування інституцій економічної безпеки	66
Висновки до розділу 1	85
РОЗДІЛ 2 ГЕНЕЗА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	88
2.1. Загальна організаційно-економічна характеристика Державного підприємства «Придніпровська залізниця»	88
2.2. Стратегічні напрями безпечного розвитку залізничного транспорту України	120
2.3. Аналіз рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту	142
Висновки до 2 розділу	175
РОЗДІЛ 3 КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОГО ПІДПРИЄМСТВА «ПРИДНІПРОВСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ» В КОНТЕКСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ	177
3.1. Світовий досвід реструктуризації підприємств залізничного транспорту	177
3.2. Особливості Державної концепції і програми реформування залізничного транспорту України	195

3.3. Концепції адаптації системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту	214
Висновки до розділу 3	226
РОЗДІЛ 4 РОЗВИТОК МЕТОДОЛОГІЧНИХ ПІДХОДІВ ДО МОДЕЛЮВАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	228
4.1. Економіко-інформаційна модель економічної безпеки підприємства	228
4.2. Проектна модель економічної безпеки підприємства	242
4.3. Модель економічної поведінки підприємств залізничного транспорту	250
Висновки до 4 розділу	274
РОЗДІЛ 5 ФОРМУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	278
5.1. Розробка економіко-інформаційної системи економічної безпеки підприємства	278
5.2. Техніко-економічне обґрунтування проекту розробки системи економічної безпеки підприємства	310
5.3. Розробка концепції економічної безпеки Державного підприємства «Придніпровська залізниця»	321
5.4. Вдосконалення компетенцій персоналу для підвищення рівня економічної безпеки підприємства	338
Висновки до розділу 5	354
ВИСНОВКИ	356
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	361
ДОДАТКИ	393

**ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ**

ДП	Державне підприємство
ЄС	Європейський союз
ПАТ	Публічне акціонерне товариство
РФ	Регіональна філія
СУІ	Система управління інформацією
УЗ	Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця»
УЗШК	Українська залізнична швидкісна компанія

## ВСТУП

Однією з найважливіших умов життєдіяльності людини, підприємств, держави і міжнародної спільноти є створення умов для безпечного функціонування та розвитку. Безпека є гарантом стабільності, порядку, розвитку і перспектив існування людства. Провідне місце в системі безпеки займає економічна безпека, яка є фундаментом усіх форм господарської діяльності.

Аналіз і практичне оцінювання економічної безпеки в науковій літературі розглядаються через призму стабільної ситуації в політичній, економічній, військовій та інших сферах. Загрози військово-політичній та економічній стабільності в Україні висунули на перший план потребу перегляду існуючих підходів стосовно національної і, перш за все, економічної безпеки. В зв'язку з цим, існує потреба розробки методологічних основ формування нової парадигми економічної безпеки як держави, так і окремих суб'єктів господарювання.

Для підприємств залізничного транспорту характерні погіршення матеріально-технічної бази, різке збільшення витрат в собівартості транспортної продукції, погіршення фінансових показників діяльності. Як провідна складова розвитку економіки України, залізничний транспорт вимагає трансформаційних змін, щоб стати локомотивом інноваційних реформ, органічно увійти в глобальний економічний простір і забезпечувати надійне і якісне обслуговування підприємств національного господарства та надання послуг споживачам. Це зумовлює потребу в розробці нових підходів до методології та визначення основних напрямів удосконалення процесів реформування, оцінювання економічного стану та розвитку підприємств залізничної галузі.

Стрижневим напрямом успішного функціонування та розвитку підприємств залізничного транспорту має бути їх економічна безпека, що, у свою чергу, створює необхідне підґрунтя національної економічної безпеки.

Підприємства залізниці повинні з достатньою економічною вигодою виконувати свої функції, щоб утримувати в належному стані власну матеріально-технічну базу, проводити інвестиційну політику, а також таку соціальну політику, що гарантує працівникам гідні умови для зацікавленої та високоефективної праці.

Питання аналізу та пошуку шляхів підвищення безпечної діяльності господарських суб'єктів, мінімізації фінансових ризиків висвітлено в працях багатьох українських і зарубіжних учених. Дослідженню теорії економічної безпеки та розвитку підприємств залізничного транспорту, інституціональних аспектів економічної безпеки в умовах глобалізації присвячено праці вітчизняних вчених: Б. Андрушківа, О. Барановського, Ю. Бараша, І. Білько, Т. Васильцива, О. Власюка, В. Геєця, О. Гненного, Л. Головкової, А. Гречко, А. Гриценка, В. Диканя, М. Єрмошенка, Я. Жаліло, В. Компанійця, А. Момота, В. Мунтіяна, С. Мямліна, І. Назаренка, А. Олійника, Г. Пастернак-Таранушенка, О. Пасхавера, Д. Прейгера, П. Пригунова, О. Пшінько, В. Сичова, З. Стаховяка, В. Тарасевича, А. Ткача, В. Франчука, А. Шастітко, В. Шлемко, В. Якубенка та інших. Серед зарубіжних вчених дослідженню цієї категорії приділяється увага у роботах О. Вільямсона, О. Іванова, М. Кастелса, Р. Коуза, Д. Норта, Є. Олейникова, Р. Седегова, Е. Тоффлера, Ф. Фукуями, Д. Ходжсона та інших.

Незважаючи на здійснені дослідження теоретичних і практичних аспектів цієї проблематики, нові умови господарювання в країні, зміни та ризики в світогосподарському просторі, вимагають розробки сучасних методологічних підходів до створення більш захищених моделей економічної безпеки суб'єктів господарювання. Набуття підприємствами залізничного транспорту, в нових ринкових умовах інфраструктурних функцій та широкої господарської самостійності в результаті їх реформування посилюють ринкову конкуренцію, для якої властива ситуація ризику та невизначеності. Саме в цій площині триватиме суперництво між підприємствами і існуватимуть загрози безпечному економічному розвитку.

Серед інших проблем, що потребують вирішення, важливо виділити такі: формування економіко-інформаційної системи оцінки рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту; реформування підприємств залізничного транспорту шляхом їх реструктуризації в контексті економічної безпеки з урахуванням світового досвіду; розробка концепції адаптації системи управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту до ринкового середовища; розвиток людського капіталу як складової економічної безпеки підприємства. Особливої уваги вимагає розроблення моделей реформування економічної безпеки підприємств залізничного транспорту (економіко-інформаційної, проектної, варіативної), обґрунтування економічної поведінки підприємств залізничного транспорту.

Залишається дискусійним питання про загальнотеоретичне визначення економічної безпеки в її конкретному змісті, обґрунтування критеріїв, що дають змогу здійснювати виміри економічної безпеки, оцінювати її стан і надавати пропозиції щодо заходів для її забезпечення. Перераховані проблеми визначають актуальність дослідження та зумовлюють нагальні потреби щодо необхідності обґрунтування та розвитку теоретико-методологічних підходів до створення дієвих механізмів досягнення і підтримки економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. Їх недостатня розробленість визначили вибір теми, формулювання мети, основних напрямів і логіки дисертаційного дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертаційне дослідження виконано згідно з планами наукових досліджень Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за темами: «Фінансово-економічна безпека залізничного транспорту в ринкових умовах та в умовах реформування» (№ ПР/НТО-14833/НЮ), в межах якої автором запропоновано впровадження методики оцінки рівня економічної безпеки; «Фінансова стратегія розвитку економіки в умовах невизначеності» (№ 0113U007946), в межах якої автором обґрунтовано концепцію економічної безпеки та розроблено методичний

підхід до визначення рівня економічної безпеки підприємств залізничної галузі; «Розвиток системи корпоративного управління акціонерних товариств в постіндустріальному суспільстві» (№0113U007947), в межах якої визначено та обґрунтовано стратегічні напрями безпечного розвитку залізничного транспорту України; Мелітопольського інституту державного та муніципального університету КПУ «Соціально-економічний розвиток суспільства в контексті інституціоналізму» (№0106U000730), в межах якої сформульовано інституціональну парадигму економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

**Мета та завдання дослідження.** Метою дослідження є наукове обґрунтування та розроблення методологічних засад, теоретико-методичних підходів та практичних рекомендацій щодо розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту в умовах реформування галузі.

Відповідно до зазначеної мети поставлено такі *завдання*:

- уточнити теоретичні положення щодо сутності категорій «економічна безпека»;
- удосконалити інституціональну матрицю розвитку економічної безпеки підприємства залізничного транспорту;
- сформулювати та розкрити зміст інституціональної парадигми економічної безпеки;
- розвинути методологічний дискурс генези перетворень в господарстві та їх вплив на підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту;
- розробити науково-методичний підхід до оцінки загроз економічної безпеки підприємств залізничного транспорту;
- визначити стратегічні напрями безпечного розвитку залізничного транспорту України та проаналізувати рівень його економічної безпеки;
- розробити та теоретично обґрунтувати модель адаптації залізничного транспорту України до стандартів Європейського Союзу;



- уточнити методологічні підходи розвитку економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.
- сформулювати концепцію стратегічного управління системою економічної безпеки підприємств залізничного транспорту;
- удосконалити загальні та спеціальні моделі економічної безпеки, а також практичні та емпіричні моделі;
- удосконалити діючі інститути безпеки і сформулювати нові правила економічної безпеки підприємства;
- сформулювати модель ефективного застосування сучасних інформаційних засобів за рахунок впровадження розроблених інтегральних показників;
- удосконалити методичний підхід та обґрунтувати систему показників інтегрального оцінювання рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту;
- удосконалити систему управління інформацією залізничного підприємства.

*Об'єктом дослідження є процес розвитку економічної безпеки суб'єктів господарювання.*

*Предметом дослідження є сукупність методологічних засад, теоретико-методичних підходів та практичних рекомендацій щодо розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.*

**Методи дослідження.** Теоретичною та методологічною основою досліджень є положення економічної теорії, теорії управління, корпоративного управління, які висвітлені в наукових публікаціях провідних учених і фахівців з проблем формування, оцінки, розвитку економічної безпеки підприємств залізничного транспорту та використання базових положень нової інституціональної економіки.

Для досягнення поставленої мети та реалізації поставлених завдань у роботі використано комплекс філософських, загальнонаукових і спеціальних методів. Методологічною основою дослідження обрано діалектичний метод,

який дає змогу науково обґрунтувати та інтерпретувати довгострокові процеси розвитку системи економічної безпеки на підприємствах залізничного транспорту; виявити загальні та особливі елементи в цій системі; визначити внутрішні рушійні сили та напрями розвитку (розділи 1–5). Крім того, методологічною основою є системний і комплексний підходи, а також сукупність фундаментальних методів наукового пізнання, а саме: структурно-логічний аналіз та узагальнення – для побудови логіки та структури дисертаційної роботи; індукції та дедукції, порівняння та систематизації – для дослідження понять «економічна безпека», «парадигма системи економічної безпеки», «інституції економічної безпеки» тощо (підрозділи 1.1–1.4); наукового абстрагування, логічного узагальнення та класичної категоризації – для обґрунтування сутності та змісту системи економічної безпеки з доведенням її визначення до рівня нової економічної категорії (підрозділ 1.2); суб'єктно-об'єктного підходу, структурно-функціонального та факторного аналізу та класифікації – для визначення факторів, що впливають на функціонування підприємства залізничного транспорту та особливості структурної організації та основних функцій (підрозділ 2.1); закони та методи діалектичної філософії, системного та структурного аналізу та класифікації – для філософсько-економічного аналізу діяльності підприємства залізничного транспорту, визначення структурних елементів методології дослідження, побудови методологічного алгоритму (підрозділ 2.2); аналізу та синтезу, ретроспективи, теоретичні методи еволюційної та перехідної економіки – для критичного дослідження положень економічної теорії щодо наукових різних підходів розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту; економіко-статистичного аналізу, логіко-аналітичний і графічний – для діагностики розвитку та визначення тенденцій, закономірностей і ключових детермінант системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту (підрозділ 2.3); порівняльного аналізу – для визначення інноваційних форм розвитку системи економічної безпеки підприємств

залізничного транспорту (підрозділи 3.1–3.3); методи системного та інституціонального аналізу – для обґрунтування структури інституційного середовища розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, визначення сукупності основних інститутів розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту та їх характеристик, форм і методів державного регулювання (підрозділ 3.3); економіко-математичного моделювання – для розробки економіко-інформаційної моделі економічної безпеки підприємства (підрозділ 4.1); індукції та дедукції, декомпозиції та синтезу, а також програмно-цільовий – для обґрунтування концепції, стратегічних цілей і напрямів розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту (підрозділи 4.2 – 4.3); морфологічного аналізу – для уточнення понятійно-категоріального апарату (розділи 1–5); графічний – для наочного подання теоретичного та методичного матеріалу (розділи 1–5); абстрактно-логічний – для теоретичних узагальнень і формулювання висновків дослідження.

*Інформаційною базою дослідження є* матеріали Держкомстату України, ПАТ «Українська залізниця», Державного підприємства «Придніпровська залізниця», міжнародних транспортних організацій, монографій, збірників наукових праць, матеріали міжнародних науково-практичних конференцій, статистичні звіти логістичних організацій, офіційні Інтернет-ресурси.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в обґрунтуванні та розробленні методологічних засад, теоретико-методичних підходів та практичних рекомендацій щодо розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Основні наукові результати дослідження полягають у тому, що

*вперше:*

– сформульовано та розкрито зміст інституціональної парадигми економічної безпеки як дослідницької програми, що базується на елементах, які утворюють «ядро» парадигми і «пояси безпеки». Ядро парадигми дослідницької програми економічної безпеки формують інституціональні

сектори (економічна система, система влади, носії цивілізації, стратегічні інституції, сталий розвиток) та імplementовані економіко-правові відносини на взаємодію влади і бізнесу, що створюють можливості безпечної господарської діяльності підприємств у ринковому середовищі в процесі реальної специфікації прав власності. Оболонками дослідницької програми виступають інститути економічної безпеки (права власності, фінансова самостійність, прибутковість, трансакційні витрати, конкурентні переваги, незалежний менеджмент, компетенції персоналу, соціальна відповідальність, імідж тощо) і господарська діяльність підприємств, на основі розробки просторів дії інституціональних матриць та їх типів щодо економічної безпеки, які створюють стійкість і стабільність всього інституціонального економічного простору, визначають спосіб, правила і норми господарювання в конкретних умовах господарювання;

– розроблено науково-методичний підхід щодо оцінки загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту України, на його основі сформовані: економіко-інформаційна, проектна, варіативна та поведінкова моделі економічної безпеки підприємств, що сприятиме підвищенню ефективності управління та зниженню рівня ризику;

– розроблено та теоретично обґрунтовано модель адаптації залізничного транспорту України до стандартів Європейського Союзу за рахунок застосування прозорих механізмів надання приватним компаніям можливості вийти на ринок залізничних перевезень у відповідності до реформування прав власності і управління сферою залізничного транспорту, інституціонального і фінансового реформування залізничної галузі як комплексу, що передбачає створення дворівневого (державного та приватного) конкурентного ринку вантажних і пасажирських перевезень, що сприятиме підвищенню ефективності та якості діяльності, прискоренню процесів євроінтеграції та формуванню конкурентного середовища;

– теоретично обґрунтовано концепцію стратегічного управління системою економічної безпеки підприємств залізничного транспорту шляхом

побудови структури взаємопов'язаної послідовності дій: аналіз існуючих і прогнозування можливих загроз і фінансових ризиків для стратегічних зон господарювання підприємств; формування цілей системи управління економічною безпекою підприємства; розробка стратегії управління економічною безпекою підприємств і стратегічних зон господарювання; визначення технологій, методів та інструментів протидії загрозам і ризикам; постановка завдань виконавцям і організація контролю; адаптації залізничного транспорту України на основі стандартів ЄС і управління сферою залізничного транспорту, що дозволяє підвищити інноваційну та інвестиційну привабливість залізничної галузі України;

*удосконалено:*

– загальні та спеціальні моделі економічної безпеки, а також практичні та емпіричні моделі в яких, на відміну від існуючих, використана теорія проектування, що надало можливість визначити сутність системи проектування, яка включає психологічні припущення про виявлення найбільш важливих поведінкових особливостей і відносин у процесі досягнення і збереження економічної безпеки. Такі моделі представлені у неформалізованих (опис статутних положень, правил, норм, характеристик і залежностей) і формалізованих (графіки, показники, система рівнянь) формах. Вбудовані моделі в цілому мають відкритий макро- і мікроекономічний характер і надають можливість більш поглиблено визначати та враховувати мінливість зовнішнього середовища;

– діючі інститути безпеки (цілісність, складність, універсальність, дух співробітництва тощо) і сформовані нові правила, що на відміну від існуючих, відображають її новий зміст (цінності, що підлягають охороні та заходи і методи їх захисту), діапазон вимірів (суб'єктні, предметні і процесуальні) в контексті одержувачів, що сприятиме більш поглибленому розумінню сутності безпеки підприємства;

– модель ефективного застосування сучасних інформаційних засобів, що на відміну від існуючих включає використання розвинутої системи

управління інформацією та методи оцінки фактичного та оптимального фінансово-економічного стану з використанням розроблених інтегральних показників, нових засобів моніторингу і діагностики економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що дозволяє зменшити інформаційну невизначеність, підвищити рівень інформаційного забезпечення, створити умови формування конкурентних переваг та сприятиме підвищенню ефективності безпеки підприємств залізничного транспорту;

– методичний підхід та систему показників оцінювання рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що на відміну від існуючих має інтегральний характер визначення фактичного стану рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, та сприяє підвищенню захищеності та протидії загрозам, небезпекам тощо;

*набули подальшого розвитку:*

– методологічні засади розвитку економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що на відміну від існуючих базується на інституціональному тлумаченні категорії «економічна безпека», що дає можливість сприйняття зазначеної категорії як явища та процесу;

– методологічний дискурс генези перетворень в господарстві та їх вплив на підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що на відміну від існуючих розкриває нові підходи до методології та визначення основних напрямів оцінювання економічного стану підприємств залізничного транспорту, що сприятиме підвищенню гнучкості управління;

– інституціональна матриця розвитку економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що на відміну від існуючих сформована на основі критерію безпеки угоди та умов її реалізації і включає чотири взаємозалежні складові: інституційну структуру (ринок, ієрархію); специфічність активів (низьку, високу); безпеку угоди (слабку, сильну); сектори (суспільний, приватний), що надає можливість підвищити рівень та якість передбачення напрямів розвитку безпеки;

– теоретичні положення щодо сутності категорії «економічна безпека», що на відміну від існуючих поглядів, когерентна відносно глобальних, регіональних та національних моделей розвитку, тому при побудові моделей економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, потрібно враховувати не тільки національні відмінності але також глобальні, регіональні умови розвитку, а також забезпечувати можливості вдосконалення людського капіталу для підвищення рівня економічної безпеки підприємства за рахунок забезпечення персоналу та управлінців умовами, для реалізації сукупності їх знань, умінь та розвитку компетенцій.

**Практичне значення одержаних результатів.** Поглиблені автором теоретико-методологічні засади системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту та отримані практичні результати щодо обґрунтування основних напрямів її розвитку мають важливе практичне значення для розширення наукових основ національної економіки та управління підприємствами залізничної галузі, економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Результати дисертаційного дослідження доведені до рівня прикладних напрацювань у вигляді методичних рекомендацій для підприємств залізничної галузі України. Пропозиції щодо обґрунтування інноваційної системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту можуть бути використані підприємствами залізничного транспорту при формуванні системи економічної безпеки. Зокрема впроваджено розроблену систему економічної безпеки у діяльність Регіональної філії «Придніпровська залізниця (довідка № НТО-12/439 від 25.05.2016 р.).

Також результати дослідження використовуються у навчальному процесі Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна при викладанні дисциплін «Методи та моделі прийняття рішень у фінансовій діяльності», «Інформаційно-аналітичне забезпечення економічної безпеки», «Антикризове управління

підприємством» і «Оптимізація та моделювання бізнес-процесів в фінансах» (довідка від 06.06.2016 р.).

Концептуальні положення теорії економічної безпеки використанні в навчальному процесі Жешувського політехнічного університету (Польща, довідка від 14.04.2016р.).

Результати дослідження з оцінки економічної безпеки і розробки моделей її системного розвитку використовуються відділом промисловості Дніпропетровської обласної ради (довідка від 05.04.2016 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертаційна робота є завершеним науковим дослідженням, у якому викладено авторський підхід щодо забезпечення ефективного розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту країни в умовах подальших трансформацій національної економіки та галузі. Наукові результати, отримані в дисертаційній роботі та винесені на захист, одержані безпосередньо автором і відображені в друкованих працях. З наукових праць, які опубліковані у співавторстві, використані лише ті ідеї та положення, які є результатом особистого дослідження. Внесок автора в працях у співавторстві конкретизований у списку публікацій. Матеріали та висновки кандидатської дисертації здобувача в цій дисертації не використовувалися.

**Апробація результатів дослідження.** Основні положення, висновки і результати дисертаційної роботи доповідались і одержали позитивну оцінку на наукових і науково-практичних міжнародних та всеукраїнських конференціях і симпозіумах, зокрема: Міжнародній науковій конференції «Warunki działania gospodarki opartej na innowacyjności» (м. Краків, Польща, 7-8 червня 2016 р.); III Міжнародній науково-практичній конференції «Екологія – філософія існування людства» (м. Мелітополь, 26 травня 2016 р.); XIV Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми економіки транспорту» (м. Дніпропетровськ, 21-22 квітня 2016 р.); XIV Konferencji naukowej z cyklu «Nierówności społeczne a wzrost gospodarczy» (м. Жешув, Польща, 24-25 вересня 2015 р.); XIII Міжнародній науково-практичній



конференції «Проблеми економіки транспорту» (м. Дніпропетровськ, 23-24 квітня 2015 р.); X Міжнародній науково-практичній конференції «Інституціональні перетворення в суспільстві: світовий досвід і українська реальність» (м. Мелітополь, 11-13 вересня 2015 р.); VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Інституціональні перетворення в суспільстві: світовий досвід і українська реальність» (м. Мелітополь, 18-19 вересня 2014 р.); VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Інституціональні перетворення в суспільстві: світовий досвід і українська реальність» (м. Мелітополь, 13-14 вересня 2013 р.); II Міжнародній науково-практичній конференції «Формування механізмів господарювання в умовах сучасної економіки: теорія і практика» (м. Запоріжжя, 22-23 листопада 2012 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Інституціональні перетворення в суспільстві: світовий досвід і українська реальність» (м. Мелітополь, 7-8 вересня 2012 р.); Наукова конференція «Polska i świat wobec współczesnych wyzwań społeczno-ekonomicznych» (Польща, м. Жешув 31 травня – 02 червня 2012 р.); Международной научно-практической конференции «Инновации в образовательной деятельности и их влияние на развитие региона» (г. Саранск, Россия, 11 апреля 2012 г.); X Міжнародній науковій конференції молодих учених та студентів «Соціально-економічний розвиток України: європейський вибір» (м. Мелітополь, 14-15 травня 2010 р.).

**Публікації.** Основні положення дисертації опубліковано у 36 наукових працях: одна одноосібна монографія (15,2 друк. арк.), дві колективні монографії; 22 публікації у наукових фахових виданнях (у тому числі одна – включена до наукометричних баз, п'ять – у виданнях іноземних держав); 11 тез доповідей за матеріалами конференцій. Загальний обсяг публікацій становить 50,09 друк. арк., з яких особисто автору належить 30,34 друк. арк.

**Структура та обсяг роботи.** Дисертаційна робота складається зі вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел (285 найменувань на 27 сторінках) та додатків, містить 36 таблиць 38 рисунків. Повний обсяг роботи становить 402 сторінки.

## РОЗДІЛ 1

# ІНСТИТУЦІОНАЛЬНИЙ ДИСКУРС ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

### **1.1. Сутність, формування та складові економічної безпеки суб'єкта господарювання**

У ХХІ ст. одним з головних завдань людства є створення умов для безпечного життя. Безпека, за своєю сутністю, створює стабільність, упорядкованість життєдіяльності та розвитку людства. Ряд науковців вважає, що традиційний розподіл країн на блоки або сфери впливу поступово втрачає значення, але насправді такі висновки є передчасними. Адже державні та суспільні інтереси визначаються не географічно, а з господарського погляду, через наявність економічного простору для торгівлі та інвестицій.

Підприємства в умовах ринкових відносин отримують весь спектр суспільно-економічної діяльності, набувають інфраструктурних функцій та широкої господарської самостійності. За таких умов формується нове середовище для ринкової конкуренції, якій властиві стани ризику та невизначеності. Найближчими роками саме в цій площині триватиме суперництво між державами. У такій ситуації багато країн, підприємств та організацій стикаються з необхідністю створення нових підходів до забезпечення власної економічної безпеки. Економічна безпека, яка стала однією з головних цілей внутрішньої та зовнішньої політики будь-якої держави, організації, підприємства, набуває все більшої значущості [14].

Діяльність підприємств за умов ринку характеризується передусім певним рівнем економічної свободи суб'єктів господарювання. Однак свобода одного учасника ринкових відносин обмежується правами та економічною свободою інших суб'єктів господарювання, які прагнуть насамперед власної вигоди. Таке поняття, як вигода, є майже ключовим у причинно-детермінаційному комплексі виникнення ризиків, оскільки вигода

одного учасника ринкових відносин може стати руйнівною силою виникнення ризику, збитків, втрат і навіть банкрутства для інших учасників. Це положення посилюється ще й тим, що підприємства, які виробляють однорідну продукцію або надають подібні послуги, прагнуть у будь-який спосіб витіснити свого конкурента з ринку або хоча б посісти домінуюче положення [33].

Отже, учасники економічних відносин незалежно від власного бажання протягом своєї діяльності будуть мати справу з певним рівнем невизначеності і, як наслідок цього, відчувати на собі вплив тих видів ризиків, які притаманні ринковій економіці взагалі та конкретним економічним умовам країни в цілому або тому чи іншому напрямку діяльності зокрема.

Умови невизначеності, які існують у будь-яких видах економічної діяльності, є предметом досліджень і об'єктом постійного спостереження фахівців різних галузей науки – юристів, економістів, соціологів, політологів тощо. Комплексність підходу до вивчення цієї проблеми зумовлюється тим, що суб'єкти господарювання у процесі своєї діяльності залежать від цілої низки умов, залежно від їх причинного складу та місця виникнення, а саме: соціально-політичних, адміністративно-управлінських, законодавчих, виробничих, комерційних, фінансових. Поняття ризику як об'єктивного прояву невизначеності з'явилося у військових, економічних, демографічних, медичних, біологічних, правових та інших дисциплінах. У вищих навчальних закладах багатьох країн дедалі більше уваги приділяється проблемі вивчення методів управління ризиками.

Нині категорія «ризик» входить до повсякденного словника керівника, стає складовою частиною та необхідною передумовою процесу здійснення господарської діяльності. Що складнішим та невизначенішим є навколишнє середовище, то актуальнішим є урахування ризику та управління ним.

У СРСР у 20-ті роки ХХ ст. таке поняття, як ризик, було нормативно закріплено у низці законодавчих актів стосовно виробничої і

раціоналізаторської діяльності. Проте вже із середини 30-х років встановлення адміністративної системи управління неминуче сприяло формуванню стереотипу щодо поступового зникнення економічного ризику в міру зміцнення планового господарства. Ризик вважався несумісним із соціалістичною плановістю економіки. Тому в СРСР важлива економічна категорія на багато десятиліть майже (але не зовсім) зникла з поля зору науки та практики управління економікою [19].

Сьогодні у наукових та періодичних фахових джерелах можна знайти багато різних за обсягом та багатогранністю визначень категорії «ризик». Це обумовлюється насамперед багатоаспектністю цього явища, а також практично повною відсутністю його законодавчого врегулювання.

Ризик з позиції економічних відносин це ймовірність виникнення збитків або недоодержання прибутків порівняно із варіантом, що прогнозується [32].

Сутність ризику як феномену характеризує взаємозв'язок таких основних його елементів:

- можливість відхилення від передбачуваної мети, заради якої здійснюється вибір одного з альтернативних рішень;
- імовірність досягнення бажаного результату;
- відсутність упевненості в досягненні поставленої мети;
- можливість матеріальних, моральних та інших втрат, пов'язаних із втіленням у життя вибору, зробленого за наявності альтернативи, за умов невизначеності.

На підставі викладеного можна зробити висновок, що ризик економічної діяльності зводиться до загрози виникнення у період реалізації певного проекту або чинності певної угоди дій або подій, які можуть призвести до додаткових витрат суб'єкта господарювання або отримання менших доходів, ніж ті, на які він розраховував.

Багатогранність імовірних ризиків обумовлюється різноманітністю його джерел – чинників, що зумовлюють невизначеність результатів, а саме:

- спонтанність природних процесів та явищ, стихійні лиха;
- випадковість (різні аварії, вихід з ладу обладнання, нещасні випадки на транспорті тощо);
- наявність антагоністичних тенденцій, зіткнення суперечливих інтересів (від воєн і міжнаціональних конфліктів до конкуренції та звичайної розбіжності інтересів);
- імовірнісний характер науково-технічного прогресу;
- неповнота, брак інформації про об'єкт, процес, явище, яких стосується рішення, обмежені можливості людини щодо збирання та перероблення інформації, а також постійне її оновлення;
- обмеженість, недостатність матеріальних, фінансових, трудових та інших ресурсів, необхідних для прийняття та реалізації рішень;
- неможливість однозначного пізнання об'єкта за наявних рівні: та методів наукового пізнання [105].

У найбільш загальному вигляді ризик, основним джерелом якого є внутрішня та зовнішня невизначеність, виникає за таких основних причин:

- раптове настання непередбачених змін у зовнішньому серед вищі, які відображаються (або можуть відобразитися) на діяльності суб'єкта господарювання (зміна цін, зміни у податковому законодавстві, коливання валютного курсу, зміни соціально-політичної ситуації та ін.);
- зміни відносин суб'єкта господарювання з його контрагентами. Ці зміни можуть бути викликані як самим суб'єктом, та безпосередньо його партнерами (можливість укласти вигіднішу угоду, збільшення або зменшення строку угоди, вигідніші умови діяльності, зміни за умов переміщення товарних, фінансових та трудових ресурсів та інші), що призведе до перегляду досягнутих домовленостей або відмови від них;
- зміни, що відбуваються в межах самого суб'єкта господарювання, або інші причини внутрішнього походження (невідповідність рівня кваліфікації персоналу запланованим завданням, раптовий вихід із ладу основних виробничих фондів та ін.);

– зміни, що відбуваються внаслідок науково-технічного прогресу, результатом чого є формування нової системи орієнтації (наприклад, зміна ставлення до ручної праці після виникнення машинної) [130].

Управління є невід’ємною рисою людського існування. Це процес, у ході якого необхідно вирішити, яким чином розпорядитися недостатньою кількістю ресурсів порівняно з потребами, які будуть прямо або побічно застосовані для людських потреб. При прямому способі застосування теорії управління економіка дає позитивні результати збільшення виробництва продукції, яка буде доступна на ринку для задоволення нагальних потреб, тобто вони відразу ж стають доступними для споживання. Непрямий метод застосування визначає, що товари в економіці придатні лише для подальшої обробки з метою задоволення потреб. Таким чином, це пов’язано не тільки із задоволенням потреб людини, а також з діяльністю щодо виробництва товарів і надання послуг.

Управління вирішує поточні та майбутні проблеми безпеки економічного розвитку. Це означає, що при прийнятті рішень у конкретній економічній реальності керівники повинні бути освідомленні про всі умови і рішення, що приймають за наявності інформації, яка може бути неповною, застарілою, ненадійною, недійсною або навіть відсутньою.

Це означає, що потреба в прийнятті рішень у підприємства може виникнути в різних ситуаціях. З урахуванням умов прийняття рішень їх ділять на три типи: в умовах визначеності, ризику та невизначеності [96].

Бізнес-рішення на підприємствах приймаються виходячи з того, що є відповідні підстави, що інформація відноситься до коротких періодів. Діапазон такої програми придатний для відносно стабільної аудиторії. Це стосується також бізнесу держави (виробництва або продажів), що підтримує відносно стабільні суспільні (за якістю та кількістю) потреби. Однак, тут є деякі елементи невизначеності, що завжди можуть відбуватися через наявність нових конкурентів або зміни цін товарів і послуг.

Проте, економічні рішення в умовах корпоративних ризиків, тобто в ситуації, пов'язаній з відхиленнями від передбачених показників рівноваги діяльності, що може бути оцінена заздалегідь, передбачена та розрахована, означає, що основою для них є інформація, яка стосується поведінки певних інституцій (кредитування банків, страхових компаній), надзвичайних ситуацій (крадіжка, пошкодження, аварія тощо).

Ризик може бути внутрішнім (ендогенним) або зовнішнім (екзогенним). Його внутрішня природа впливає з умов і обставин діяльності всередині компанії. Він визначається недоліками організації та корпоративного управління, прийняттям помилкових рішень або їх бездіяльністю в потрібний час, а також через можливість шахрайства, крадіжки, недбалості або надмірної дебіторської заборгованості [42].

Зовнішні ризики є результатом умов і обставин залежності від зовнішнього бізнес-середовища, що не можуть бути змінені. Наприклад, дебіторська заборгованість виникає, насамперед, через труднощі прогнозування зміни економічної поведінки споживачів, зміни ринкових цін, продажів і поставок, змін у технології або виникнення соціальних конфліктів, змін в економічній та регуляторній політиці. Зовнішній ризик важче контролювати, ніж внутрішні ризики.

Для компанії найбільшим ризиком є ринковий ризик, оскільки в результаті неправильних рішень вона не може продавати свою продукцію на ринку або продавати її собі в збиток, і це не тільки негативно позначиться на фінансовому стані, а може навіть загрожувати її існуванню.

Внутрішній і зовнішній ризики повинні бути захищені або застраховані. Економічна безпека передбачає запобігання виникненню втрат, тоді як страхування зводиться до перекладання певної відповідальності на чийсь іншу. Обидва ці рішення не є взаємовиключними, але взаємно доповнюють одне одного, тому можуть бути використані одночасно [32].

Економічні рішення на підприємстві в умовах невизначеності, тобто в умовах відхилення від рівноваги, можуть передбачати та розраховувати в

разі наявності інформації про ситуацію, в якій можливі втрати. Невизначеність, як і ризик, може бути внутрішньою та зовнішньою. Невизначеність виникає в результаті зовнішніх обставин і не може бути передбаченою. Це може відбуватися через неточні розрахунки витрат, що виникають при прийнятті рішень, або через відсутність відповідної інформації. Чим більше підприємство, тим складніше буде його зв'язок із зовнішнім середовищем. Зовнішня невизначеність і зовнішні ризики важче визначити, ніж внутрішні невизначеності [105].

Множина можливостей ризику та невизначеності найбільше стосується інвестицій та інновацій. Це виражається в існуванні небезпеки, що у використаному устаткуванні технологія буде швидко старіти, тоді як існує більш сучасна та ефективна техніка, здатна виробляти більш якісний продукт. Це створює ситуацію, за якої більш технічно ефективний пристрій не використовують з економічного погляду, а морально застаріла техніка амортизується.

У літературі, присвяченій вивченню теорії ризиків, висвітлюються різні засади їх класифікації. Вони дозволяють проаналізувати найзагальніші ознаки класифікації ризиків, що можуть виникати під час економічної діяльності.

Існують загальні зовнішні джерела загрози функціонуванню підприємства, а саме:

– несприятлива для підприємства економічна політика держави. Маніпулювання (з метою регулювання економіки) валютним курсом, ставками митного тарифу, податків і т. ін., можуть вступати у протиріччя виробництву, комерційній і фінансовій політиці держави. Крім вищезгаданого, реальну загрозу для підприємства становлять адміністративні дії влади, насильницьке звуження сфери товарно-грошових відносин, порушення (з боку державних органів) законів, що регламентують підприємницьку діяльність, перевищують встановлену компетенцію у взаємовідносинах із підприємством, необґрунтоване втручання в його



виробничу, фінансову і комерційну діяльність, зазіхання на власність підприємства і т. ін.

– при виході на зовнішні ринки підприємство може також зазнати негативного впливу внаслідок несприятливої економічної політики іноземних держав.

– джерелом зовнішньої загрози для комерційної діяльності підприємства є дії деяких господарчих суб'єктів. Насамперед ідеться про недобросовісну конкуренцію, яка, до речі, різними джерелами трактується по-різному.

– руйнації, пов'язані із землетрусом, повінню (затопленням), пожежею, аваріями енергопостачання, радіаційною небезпекою, небезпекою від впливу сильних акустичних і електромагнітних полів.

Загрози приміщенням, устаткуванню, транспорту можуть бути спрямовані або на їх знищення (розплата за щось), або на внесення істотних обмежень у їх нормальне функціонування. У цьому випадку загрози можуть бути реалізовані під виглядом стихійних (аварійних) явищ або під виглядом діянь, що перебувають у полі дії кримінального кодексу, коли передбачене законом покарання незмірно менше завданих збитків [238].

Загрози персоналу і клієнтам можуть мати як фізичний, так і психологічний характер. Це можуть бути акти насильства, шантажу, замасковані під статтю 206 Кримінального кодексу (Хуліганство), а можуть бути і серйозні конфлікти, про результати яких ми дізнаємося з засобів масової інформації (з вибухами та вбивствами). Тут також можна простежити дії, спрямовані на примушування виконати визначені умови, або помста за що-небудь (зазвичай вони поєднуються).

Загрози інформації переважно спрямовані на її негласне одержання, знищення (відновлення) і модифікацію. Ці загрози можуть бути реалізовані за допомогою агентів (викрадання) або за допомогою спеціальних технічних засобів. Як відомо, вартість техніки з приставкою «спеціальна» значно зростає, а заробітна плата потенційних агентів (найманих працівників) такої

тенденції не має. Тому вашому потенційному супротивнику у наших умовах вигідніше годувати агента, що працює з вами, ніж купувати техніку з приставкою «спеціальна», залучати осіб, ще її обслуговують, і прокидатися вночі з думкою про те, що вони ще чийсь агенти. В інших економічних умовах (стабільність, наявність середнього класу (де існує страх найманих працівників втратити роботу назавжди), природно, більш небезпечними є загрози, пов'язані із застосуванням технічних засобів.

Отже, можна зробити висновок – одержати повний перелік загроз неможливо. Пояснюючи його, візьмемо до уваги такі узагальнення:

– фізичні загрози присутні як у середовищі, яке нас оточує (стихія, фізичні і хімічні середовища, аномальні явища, етнічне оточення, економіка, політика, право), так і у вигляді таких самих інших, але спеціально створених і реалізованих людиною явищ, актів у правовому полі кримінального кодексу або поза ним. Повні знання про такі загрози та методи їх здійснення повинні охоронятися державою і застосовуватися тільки у випадках, які зачіпають інтереси держави (питання дуже суперечливе, звичайно, але історія свідчить, що саме так і відбувається).

Говорячи про загрози підприємницькій діяльності, потрібно підкреслити, що найбільше поширення в українських реаліях одержали крадіжки, пограбування, розбої, шахрайства, вимагання, хабарництво, зловживання службовим становищем, службова фальсифікація, а також різні форми недобросовісної.

Не можна також забувати, що все це відбувається на фоні таких притаманних українському ринку особливостей, як:

– несприятлива для підприємця економічна політика держави, що виявляється у маніпулюванні з метою регулювання економіки обліковою ставкою, валютним курсом, ставками митного тарифу і податків;

- руйнування господарських зв'язків;
- штучно знижений курс гривні;
- економічна корупція [91].

Крім цього, при спробі дати повну картину ситуації, що склалася у сфері української національної економіки, слід враховувати такі особливості нашого ринку:

- розмах промислового і комерційного шпигунства (з боку різних структур, що використовують методи агентурного і технічного проникнення до комерційної таємниці);

- відсутність єдиної стратегії забезпечення безпеки підприємницьких структур;

- відсутність цивілізованих юридичних гарантій для реалізації комерційних інтересів [124].

У широкому розумінні безпека – це здатність до виживання, незалежності, самобутності, тобто всього того, що забезпечує можливість розвитку. У літературі відсутнє єдине загальноприйняте визначення економічної безпеки в її конкретному змісті, не обґрунтовано комплексні критерії, що дають змогу здійснювати виміри економічної безпеки, оцінювати її стан і надавати пропозиції щодо заходів для її забезпечення.

Поняття безпеки застосовують до широкого спектра діяльності: держави, регіону або світу. Його суть полягає в недоторканності гарантій свободи, виживанні та розвитку. Безпеку як категорію визначають за об'єктивними показниками, а також суб'єктивними факторами, що важко кількісно оцінити. Відчуття загрози є примітивним, але досить важливим є відчуття того, що ви в безпеці. Це також означає, що судження про можливі загрози може бути стимулом до діяльності настільки ж потужним, як реальна загроза.

Наповнення інституціональними смислами ідеї національної безпеки вимагає, щоб вона визначала поведінку державних установ і силових структур. Із цього погляду державну безпеку слід розглядати в цілому як організацію діяльності з підготовки до постійної безпеки, що включає такі елементи, як: правове забезпечення, політика та стратегія, цивільні та

військові організації охорони та оборони, інфраструктура, економічна безпека, освіта та міжнародна взаємодія.

Національна безпека є питанням фундаментальних національних інтересів, її суть зводиться до виживання, збереження свого власного існування. Національна безпека повинна забезпечити прагнення країни досягти на міжнародній арені та підтримувати такі загально-цивілізаційні фундаментальні цінності, як суверенітет і територіальну цілісність.

Національна безпека – це відсутність небезпеки чи загрози для нації, а саме політичної (суверенітет нації, гарантування її незалежного існування), ідеологічної (структура, завдання та форми організації суспільного життя), економічної (оптимізація соціально-економічної свободи та прийняття економічних рішень), а також культурно-цивілізаційного забезпечення вільного розвитку духовного життя та особистості громадянина [112].

Ця категорія має значення для всіх соціальних груп і виражена в оцінці задоволення основних потреб людини, таких як: існування, стабільність, особистість, благополуччя та задоволення. Вона дає змогу прийняти інші складові безпеки, такі як національні та державні інтереси, національного суверенітету та державної стратегії.

Національний суверенітет передбачає три умови: 1) країна повинна мати свою власну державу; 2) держава повинна бути спроможна сформулювати свої власні інтереси; 3) держава повинна забезпечити можливість свого розвитку.

У зарубіжних наукових дослідженнях поняття економічної безпеки міцно пов'язане з міжнародною безпекою та безпекою країни загалом. Л. Абалкін розглядає економічну безпеку як сукупність певних умов і факторів, а В. Сенчагов класифікує її як індикативну систему безпеки.

Вагомий внесок у розвиток цієї нової галузі знань зробили такі українські вчені, як: Б. Андрушків [6-10], О. Барановський [19], І. Бінько [66], Л. Головка [39-42], М. Єрмошенко [68], Т. Васильців [28], О. Власюк [33], В. Геєць [36; 87], В. Дикань [52-58], Я. Жаліло [70], В. Мунтіян [114],

Г. Пастернак-Таранушенко [133], О. Пасхавер [134], П. Пригунов [146], В. Франчук [222-227], В. Шлемко [240] та ін.

Кожен із дослідників пропонує своє визначення, але більшість сходяться в тому, що економічна безпека є складовою, невід'ємним елементом безпеки країни, корпорації (підприємства, фірми), міжнародної безпеки та системою відносин у політичній, військовій, а також економічній сферах. Економічну безпеку розглядають здебільшого у двох площинах – як економічну безпеку держави, яка стосується конкретної країни, та як міжнародну економічну безпеку, що є інтегративним результатом безпечної діяльності та співвідношення між ними. Універсальне змістовно-понятійне тлумачення економічної безпеки на різних рівнях господарюючих суб'єктів (підприємство, галузь, організація) поки що перебуває на стадії становлення.

Безпека є категорією, що має місце і в теорії, і в повсякденному житті. У перекладі з грецької термін «безпека» означає «володіння ситуацією» і походить від: «без» – брак, заборона, відсутність; «пека» – турбота, старання, нагляд, опіка. Відповідно до тлумачного словника Р. Гранда, термін «безпека» був уперше вжитий у практичній діяльності суб'єктів [55]. На рівні суспільної свідомості безпеку сприймають як відсутність реальних і потенційних загроз для заподіяння шкоди, збереження та надійність у всіх галузях життєдіяльності людини та суспільства.

Проблема економічної безпеки тривалий час не існувала сама по собі. Вона була похідною від завдань економічного зростання і розвитку суспільства та залежала від тих внутрішніх і зовнішніх умов, що склалися в певний період. Так, наприклад, у 1934 р. в США був створений перший Комітет з економічної безпеки, основною метою функціонування якого була стабілізація соціального становища держави.

У країнах Західної Європи термін «економічна безпека» з'явився у 1970-х рр., його спрощено тлумачили як «економічний метод забезпечення національної безпеки» [184; 193; 199; 211].

У 1985 р. на 40-й сесії Генеральної Асамблеї ООН було прийнято Резолюцію «Міжнародна економічна безпека», що стало підставою для офіційного визнання терміну «економічна безпека». Саме в цій резолюції вказано, що необхідно сприяти міжнародній економічній безпеці з метою соціально-економічного розвитку та прогресу кожної країни. На 42-й сесії Генеральної Асамблеї ООН був зроблений наступний крок – прийнято Концепцію міжнародної економічної безпеки. У ній було зазначено, що, оскільки взаємозалежність між країнами та регіонами є невід’ємною умовою розвитку світової економіки, яка визначає спільність інтересів усіх країн у сприянні розвитку міжнародної взаємодії, усім країнам пішла б на користь стабілізація загального економічного торговельного та валютно-фінансового стану, справедливого вирішення існуючих проблем [114].

Для багатьох держав процес інтегрування у світову спільноту виявився надзвичайно болючим, і хоча теорія глобалізації передбачала розвиток держав-учасниць, на практиці усе обернулося важким випробуванням для деяких народів. Країни Латинської Америки та Південно-Східної Азії, а також Україна на власному досвіді пізнали її тяжкі наслідки. Яскравим свідченням цього стали дві серії фінансово-економічних катастроф, що прокотилися світом наприкінці минулого сторіччя і на початку нинішнього.

Після таких серйозних і неочікуваних потрясінь економічною безпекою стали опікуватися національні влади більшості країн, адже саме під впливом таких процесів соціальні та політичні домовленості потрапили під загрозу. Сучасна глобалізація – економічна інтеграція на глобальному рівні не обмежилася промислово розвинутими країнами. У 1980-х рр. завдяки поширенню економічної лібералізації спостерігався бурхливий, прискорений розвиток багатьох країн. На початку 1990-х рр. відбулося різке збільшення притоку капіталу, що посилило позитивний імідж глобалізації. Але така тенденція тривала недовго, і незабаром настали фінансові кризи зокрема у таких країнах, як США, Японія, Південно-Східна Азія, Росія, Україна тощо.

Наслідки кризових ситуацій у країнах, що інтегруються до глобальної економіки, посилили інтерес до економічної безпеки та змусили владу перевизначитися у своєму ставленні до неї. Це підштовхнуло до визнання важливості економічної безпеки у виявленні ризиків економічних потрясінь.

Економічна безпека не є новим завданням для країн і влади. Економічні важелі вже давно стали частиною інструментарію державного управління, засобами впливу на політику. Традиційний погляд на економічну безпеку країни полягав у маніпуляціях іншими урядами. Невпевненість економічної політики створювала можливості для вразливості з боку інших держав. Тому економічну взаємозалежність розглядали з обережністю, особливо серед країн, що розвиваються, тому що вони ризикують стати більш вразливими [22].

На сьогодні принципово змінилася постановка багатьох проблем, пов'язаних з ризиком і безпекою господарюючих суб'єктів. У зв'язку із цим у теорії безпеки науковці визначають дві об'єктивні першопричини безпеки – виклики та загрози. По-перше, можливе виникнення ризиків, зумовлених довготривалими причинно-наслідковими зв'язками. По-друге, міждисциплінарних ризиків. Вони виникають як системні кризи, тому вимагають прийняття управлінських рішень на декількох рівнях і в різних сферах господарської діяльності суспільства. По-третє, зміни, що відбуваються в глобальному світі, стають причиною багатьох лих і катастроф, що позначається на безпеці. По-четверте, значне прискорення господарських процесів робить проблематичною побудову довгострокових і середньострокових прогнозів. Така ситуація вимагає зміни всієї системи захисту економічної безпеки. Наявність і прояви загроз є першопричиною виникнення та розвитку поняття «економічна безпека», а функціональність її полягає у виявленні, локалізації та подоланні відповідних загроз. Виклики генерують нові ситуації, за яких виникають певні потреби, відповідно до них мають бути здійснені певні дії для досягнення конкретного стану безпеки. Тому в дослідженнях безпеки в різних вимірах мають бути чітко визначені

виклики та загрози. Тільки такий підхід дасть змогу отримати об'єктивну оцінку феномена безпеки [124].

Основою для кожної класифікації поняття економічної безпеки є найбільш важливі характеристики об'єкта, якого воно стосується (органи безпеки та об'єкти, види ризиків, сфера людської діяльності (соціальна)).

Одна з класифікацій безпеки належить польському вченому Р. Зенбі та заснована на трьох підходах: суб'єктивному, матеріальному та просторовому. Виникнення такої просторової конфігурації, вочевидь, пов'язано з реаліями сучасного світу, які потребують розроблення нового інструментарію, здатного адекватно відобразити його специфіку. Їх оформлення відбувалося з розвитком людської спільноти, і вони з різною інтенсивністю впливають на розвиток глобального світу. Учений вважає, що питання часу є також невід'ємною рисою безпеки, причому як у вигляді стану, так і у вигляді процесу, але те, як вона організована, не є видом безпеки. На думку автора, безпека неподільна. Проте, за вибором її об'єктів(політичних, економічних, соціальних, наукових) її визначення потребує уточнення та доопрацювання. Звідси випливає проблема визначення класифікації та типології безпеки [246, с. 30].

Наступний підхід до сучасного трактування поняття безпеки полягає в трьох вимірах: суб'єктному, предметному та викликів майбутнього. Суб'єктний вимір стосується регіонального або глобального простору, а саме забезпечення національної або міжнародної безпеки. У предметному ж вимірі це означає формування умов для збереження самобутності діяльності об'єктів безпеки. Це безпосередньо стосується об'єктів економічної діяльності. Багато науковців визначає термін «безпека» і як стан, і як процес. Говорячи про «стан», мають на увазі його об'єктивні характеристики: розмір, масштаб, довговічність, територіальне охоплення тощо. Когнітивний зміст стану безпеки полягає у свободі від загроз, страху або нападу.

Виходячи з інституціонального теоретичного підходу до безпеки як інституту сприйняття та поведінки, на основі аналізу об'єктивних і



суб'єктивних аспектів ризику та сформульованих швейцарським дослідником Д. Фрейєм положень, можна виділити такі її форми: безпеку, коли реальна загроза значна і її сприйняття відповідне; одержимість, коли незначну небезпеку сприймають як велику; помилкову безпеку, коли суттєву загрозу розглядають як незначну; реальну безпеку, коли зовнішня загроза незначна і сприймається правильно.

Польська дослідниця К. Жукровська, вивчаючи різноманітні аспекти безпеки, ідентифікувала безпеку як стан, за якого відсутня небезпека, причому визначає «тверді» та «м'які» аспекти безпеки. «Тверді» аспекти вона відносить до військової сфери, а «м'які» – до позамілітарної. Сфера економіки (економічна та політична стабільність, процвітання та лібералізація внутрішньої та міжнародної торгівлі), безперечно, зміцнює внутрішню безпеку будь-якої країни, адже в нових умовах вона набула нового змісту як міжнародна безпека. Важко визначити, який із цих процесів розпочався раніше. Автор зазначає, що добробут легше будувати разом, ніж один проти іншого [239].

Розуміння безпеки як процесу передбачає, яким чином об'єкти безпеки зазнають постійних динамічних змін, які відбуваються відповідно до природної взаємодії та умов. У структурі таких об'єктів немає нічого, що не потребує покращення. Іншими словами, безпека безперервної діяльності осіб, громад, країн або міжнародних організацій спрямована на створення бажаного стану безпеки. У такому разі безпека означає неперервну діяльність суб'єктів, соціальних груп або організацій з метою формування бажаного її стану. Безпека, як процес, означає постійне формування суб'єктної, предметної, просторової її сфер та неухильне зростання впливу на соціально-економічні процеси в суспільстві.

Узагальнення дефініцій поняття безпеки зводиться щодо таких чинників:

1. Суб'єктних (національна та міжнародна безпека).

2. Предметних (політична, військова, економічна, соціальна, культурна, ідеологічна, екологічна, інформаційна безпека тощо).

3. Просторових (особиста безпека (стосується окремих людей), локальна (державна, національна), субрегіональна, регіональна (коаліційна), транс-регіональна і глобальна (універсальна)).

4. Часових (стан та процес безпеки).

5. Способу організації (індивідуального (одностороннього) – гегемонізму наддержав, ізоляціонізму, нейтралітету, неприєднання, союзу (системи блоків), кооперативної системи безпеки, колективної системи безпеки).

Ще одним важливим питанням для розуміння феномена безпеки є її сприйняття як головної потреби, цінності та мети для існування людини та соціальних груп. Зокрема, Р. Кужняр стверджує, що безпека є основною екзистенціальною потребою індивідів, соціальних груп і, нарешті, країн. Ідеться не тільки про виживання, цілісність чи незалежність, а також про безпеку розвитку, яка полягає в забезпеченні захисту та посиленні єдності окремих осіб, організацій і нації [213].

В. Сенчагов побудував концепцію, засновану на умовах безпеки переходу на інноваційний шлях розвитку та критеріях інвестиційної політики при переході до інноваційної, конкурентоспроможної економіки. Серед факторів, які безпосередньо впливають на стабілізацію соціально-економічного стану в країні та досягнення економічної безпеки, науковець виділяє транспортну, енергетичну, сировинну та продовольчу безпеку. В. Сенчагов також став автором методології індикативної системи безпеки. З приблизно 150 індикаторів, що характеризують економічну безпеку, учений відібрав 19, які мають особливу чутливість до збоїв у життєзабезпеченні економічних систем. Але у зв'язку з фінансовою кризою 2008 р. перелік їх розширився до 32. Відхилення від рекомендованих значень індикаторів вказує на небезпеку переростання окремих загроз у системну кризу, яка може призвести до дестабілізації економіки країни [81].

Л. Абалкін розглядає економічну безпеку як сукупність умов і факторів, що забезпечують незалежність національної економіки, її стабільність і стійкість, здатність до постійного оновлення та самовдосконалення. До цих умов учений зараховує можливість суверенно визначати шляхи та форми свого економічного розвитку. Із цієї самої позиції пропонують розглядати економічну безпеку А. Градов [44, с. 149] і С. Афонцев [16].

Категорія «економічна безпека» та її структурні, функціональні компоненти, у тому числі за рівнями ієрархії управління, стали вивчати в Україні відносно недавно – з початку 90-х рр. минулого століття, що певною мірою пов'язано зі здобуттям Україною незалежності, формуванням державності, становленням національних, у тому числі економічних, інтересів.

Одним із перших українських науковців, який досліджував поняття економічної безпеки, був Г. Пастернак-Таранушенко. Ключовий висновок автора полягає в тому, що всі види захистів національних інтересів (політичний, військовий, економічний, правовий та ін.) щільно пов'язані, а джерела виникнення економічних загроз мають внутрішні та зовнішні складові. До економічної безпеки слід зараховувати тільки ті складові, які є носіями лише економічні відносини. З такого погляду до категорії економічної безпеки доцільно відносити лише власне економічну, фінансову, зовнішньоекономічну та соціальну складові. Г. Пастернак-Таранушенко ототожнює економічну безпеку держави з таким її станом, у якому вона забезпечена можливістю створення та розвитку умов для плідного життя її населення, перспективного розвитку її економіки в сьогоденні та в майбутньому зростанні добробуту її мешканців [133].

Академік В. Геєць у концепції економічної безпеки вказує на фінансову безпеку, під якою розуміє «стабільний розвиток фінансової системи країни та її стійкість до потенційно негативного впливу зовнішніх і внутрішніх шоків» [36].

О. Власюк зазначає, що для сучасної економіки характерними є катастрофи та ризики, природа яких набуває все більш інституційного характеру, масштаби їх зростають унаслідок збільшення трансакцій на світових фінансових ринках і перетворюються на загрози для реальної економіки в масштабах цілих країн. Це загрожує ризиками для економічної складової національної безпеки для країн з ліберальною економікою, до яких належить і Україна [33, с. 14].

Досліджуючи економічну безпеку підприємництва на основі системного підходу, Т. Васильців обґрунтовує її складники, індикатори, методологію оцінювання. Щодо оцінювання економічної безпеки підприємництва, то автор вважає за необхідне використовувати сукупність індикаторів – конкретних показників, числові значення яких свідчать про рівень (стадію) розвитку явища. Перелік індикаторів економічної безпеки підприємництва як сектора економіки доцільно формувати за складниками відповідно до системи економічної безпеки держави за групами: 1) макроекономічна; 2) фінансова; 3) зовнішньоекономічна; 4) інвестиційна; 5) науково-технологічна; 6) виробнича. Крім того, у межах цих складників повинні обов'язково бути показники, які відображають як рівень економічної незалежності, ефективності функціонування, так і здатності до розвитку [28, с. 123].

Сучасна криза посилює актуальність вивчення проблеми забезпечення економічної безпеки ведення господарської діяльності підприємств. Проаналізувавши різні визначення поняття «економічна безпека», наведені в офіційних документах, можна стверджувати, що в більшій частині вони акцентують на загальних інтересах держави, не приділяючи достатньої уваги проблемам стійкого функціонування та забезпечення економічної безпеки суб'єктів економічних відносин, а також тлумаченні економічної безпеки стосовно їх інтересів.

Безпека спрямована на відтворення соціальної системи, особи, суспільства та держави. При цьому вона відображає ставлення людини,

спільноти та навколишнього світу до стабільного функціонування всіх сфер життєво-господарської діяльності, включаючи усвідомлення та постановку цілей, вибір засобів, оцінювання та аналіз результатів.

Проблеми економічної безпеки певною мірою узгоджуються з формуванням світових моделей розвитку на глобальному, регіональному або національному рівні. Тому більшість науковців поняття безпеки відносять до всіх об'єктів держави: території, суспільства, влади, індивіда. В економічному вимірі безпека стосується збереження владою повного державного контролю над економікою, яка панує в країні. Також це означає рівноправне ставлення до вітчизняних та іноземних суб'єктів. Економічна безпека має бути поділена на безпеку суспільства загалом і безпеку конкретних груп або окремих осіб. Тому еволюція поняття «економічна безпека» відбувається в об'єктивному контексті, без урахування того, якого саме суб'єкта вона стосується. Безпека осіб є поняттям суб'єктивним, яке залежить переважно від особистого почуття впевненості та стабільності. Суспільство, у свою чергу, відчуває себе в безпеці за умов, коли економіка розвивається та зростає, державні фінанси не перебувають під загрозою, а рівень безробіття та інфляції – на низькому рівні. Економічна безпека держави визначається відсутністю вразливості державної політики в галузі економічного тиску інших країн, відносною незалежністю в прийнятті державних економічних рішень від політичної діяльності та міжнародних суб'єктів [64].

Важливим елементом аналізу економічної безпеки є диференціювання оцінки та розробка більш точного інструментарію для визначення сутності економічної безпеки господарюючого суб'єкта з урахуванням особливостей і специфіки його функціонування.

Незважаючи на важливість проблеми, економічну безпеку частіше вивчали фрагментарно або обмежувались однією з її складових, таких як фінансова, продовольча, енергетична, сировинна тощо.

Визначальною рисою сучасної господарської діяльності підприємств є посилення загроз їхній економічній безпеці, спричинених збільшенням невизначеності діяльності та дестабілізації глобальної економіки в результаті фінансових криз.

Економічна безпека певною мірою когерентна щодо глобальних, регіональних або національних моделей розвитку. Але, якщо стан теоретичних узагальнень щодо показників, пов'язаних з розробкою моделей розвитку національних економік та її галузей, відносно добре розроблені та описані науковцями як в окремих країнах, так і в світі загалом, то моделі економічної безпеки досліджені недостатньо. Вони були побудовані лише в обмеженому вигляді, з урахуванням досягнень існуючих стратегій економічного розвитку, у них часто переважають технічні підходи до побудови об'єкта дослідження [66].

Така ситуація в економічній науці визначає необхідність перегляду існуючих традиційних (договірних) моделей, таких як класична парадигма раціонального мислення, що передбачає апріорі істинність певних суджень про характер і форми розвитку національної економіки та спробу пошуку інших, інституціональних методологічних основ моделей економічної безпеки.

Ще одним важливим фактором, що зумовлює розробку нової моделі економічної безпеки, є посилення її важливості в сучасних реаліях. Нинішня соціально-економічна ситуація в нашій країні постійно спричиняє ряд нових дилем розвитку, що значною мірою ускладнює прогнозування очікуваних напрямів трансформацій. А вони, у свою чергу, впливають на оцінку стану та рівня економічної безпеки країни. Динамізм цих змін викликає багато бар'єрів і ризиків розвитку. Тому, намагаючись вирішити сукупність соціальних та економічних проблем при побудові моделей економічної безпеки, потрібно враховувати не тільки національні відмінності, а та глобальні та регіональні умови розвитку [114].

При розробці політики економічної безпеки в широкому контексті, а також стратегії національного розвитку акцент повинен бути зроблений на зміни уявлень про роль і значення соціальних інститутів, політичної, військової, навіть релігійної форм економічної безпеки.

При розробці інституціональної моделі, моделей реальної економіки та регулювання економічної безпеки країни може бути застосована теорія проектування, що включає психологічні припущення про виявлення найбільш важливих поведінкових особливостей і відносин у процесі досягнення та збереження економічної безпеки. Такі моделі можна подати в неформалізованій (словесний опис характеристик і залежностей) та формалізованій (правові норми, графіки, система рівнянь) формах. Побудова таких моделей загалом має відкритий макро- і мікроекономічний характер.

Методологічною основою є ідентифікація та характеристика економічної категорії безпеки на суб'єктному, асоційованому, національному, регіональному та глобальному рівнях. Застосовуються загальні та спеціальні моделі економічної безпеки, а також практичні та емпіричні моделі, про що свідчить діагностика економічної безпеки, заснована на системному аналізі, її компонентах, що взаємодіють, і прогнозах економічної безпеки підприємств.

На наш погляд, сформульована в сучасній економічній думці теорія безпеки дає певним чином викривлену картину соціально-економічної реальності на національному, регіональному та глобальному рівнях, що знаходить своє відображення, перш за все, у розумінні змісту економічної безпеки. Проаналізований нами класичний підхід описаний набором певних категорій і розкриває саму суть економічної безпеки та інших категорій, пов'язаних з нею. Відправною точкою для визначення суті економічної безпеки є посилення на категорії захисту та заподіяння шкоди економіці.

Категорію безпеки використовують у багатьох науках і характеризують її, з одного боку, як «стан спокою, впевненості та відсутності загроз» [208, с. 147], «стан і почуття впевненості, свободи від загроз» [199, с. 15], «свобода

від загроз, страху або нападу»[200, с. 187]. З іншого боку, це процес, у якому «стан безпеки і її організація підлягають динамічним змінам, відповідно до природних змін, що визначають безпеку» [201, с. 18]. У літературі та на практиці не зовсім однозначно підходять до визначення безпеки: а саме визначають як стан і як процес [203, с. 18].

Різноманітність підходів до поняття безпеки, які супроводжуються множинністю його визначень, викликає безліч інтерпретацій та оцінок. Для вирішення цієї проблеми доцільно розвивати існуючі інститути безпеки (цілісність, складність, універсальність, дух співробітництва тощо), а також створювати нові правила, що відображають її новий зміст (цінності, що підлягають охороні, та заходи та методи їх захисту), діапазон вимірів (суб'єктні, предметні та процесуальні) у контексті одержувачів і сприйняття розуміння безпеки громадян, підприємств, суспільства.

Підхід, який визначає «безпеку як процес», означає безперервну діяльність окремих осіб, підприємств, громад, держав і міжнародних організацій для створення потрібного стану безпеки.

Ще один підхід до категорії безпеки передбачає її сприйняття за критеріями: негативна та позитивна. Під негативною безпекою розуміють здатність, а також можливість забезпечити виживання, під позитивною – досягнення свободи розвитку. За такого підходу до категорії безпеки бажаним є постійний перегляд двох зведених систем показників [133].

Конкретизуючи поняття безпеки як «економічної», його слід відносити як до господарства (економіки), так і до господарювання (підприємництва, управління економікою). Обидва ці поняття в літературі сприймають і визначають по-різному.

Отже, концепція економічної безпеки щодо національної економіки та категорій, що її характеризують, з одного боку, є відносно ізольованою макросистемою (або підсистемою) суспільства, з іншого – сукупністю ресурсів і результатом діяльності країн. Кожен із цих підходів дає змогу побачити інші сторони її сутності, структуру та функції.



Зосередивши увагу на питанні економічної безпеки держави, необхідно зауважити, що такий аспект потребує першочергово визначення концепції національної безпеки. Така концепція дуже гнучка та по суті, неоднозначна. З одного боку, вона визначається комбінацією чинників та обставин, що піддаються раціональній оцінці, з іншого – суб'єктивним відчуттям влади та впевненню того, що країна є безпечною. Причиною цього є загальнонаціональні відносини у сфері безпеки, пов'язані з бажанням вижити і, таким чином, підтримувати свої власні екзистенційні цілі, суверенітет та територіальну цілісність, політичні, військові та соціально-економічні умови та спроби держави збільшити свої ресурси за рахунок розвитку внутрішньої та зовнішньої діяльності.

Філософія сутності, обґрунтування та основи нової теорії економічної безпеки базуються на переконанні, що у XXI ст. з'явилися нові виклики, проблемні ситуації та кризи, вирішення яких потребує нестандартних теоретичних підходів, що не варто зводити тільки до накопичення потенціалу, який використовують безпосередньо для прямого подолання загроз, це стосується засобів профілактики та запобігання їх поширенню. Така система поглядів вимагає перегляду існуючих парадигмальних підходів раціонального мислення, що передбачає апріорні істини певних висловлювань про світовий устрій, попит на який постійно зростає [180].

Дедалі більше перешкод зустрічається на шляху гуманітарного підходу до світогляду. Адже таке бачення світу витісняє інше бачення речей, яке породжує світ конкуренції та можливостей виникнення конфлікту, що підтверджується фактами трагічного становища в різних регіонах світу.

Корисними формами моделі економічної безпеки є запропоноване вирішення проблеми економічної безпеки, а також теоретичні узагальнення з питань управління стратегією безпеки через проектування безпеки.

Неодмінною умовою досягнення економічної безпеки є стабільність економічного, політичного та соціального середовища, що сприяють співпраці в межах міжнародної системи безпеки. В такому разі економічну

безпеку потрібно сприймати у тісному зв'язку з політикою безпеки держави (як внутрішньої, так і зовнішньої) в цілому, через реальні загрози і ризики з використанням аналітичних процедур, а також системного аналізу, власне, економічної безпеки держави. Спираючись на положення зазначеного підходу можна подати логіку побудови моделі та устрою системи економічної безпеки держави (рис. 1.1).

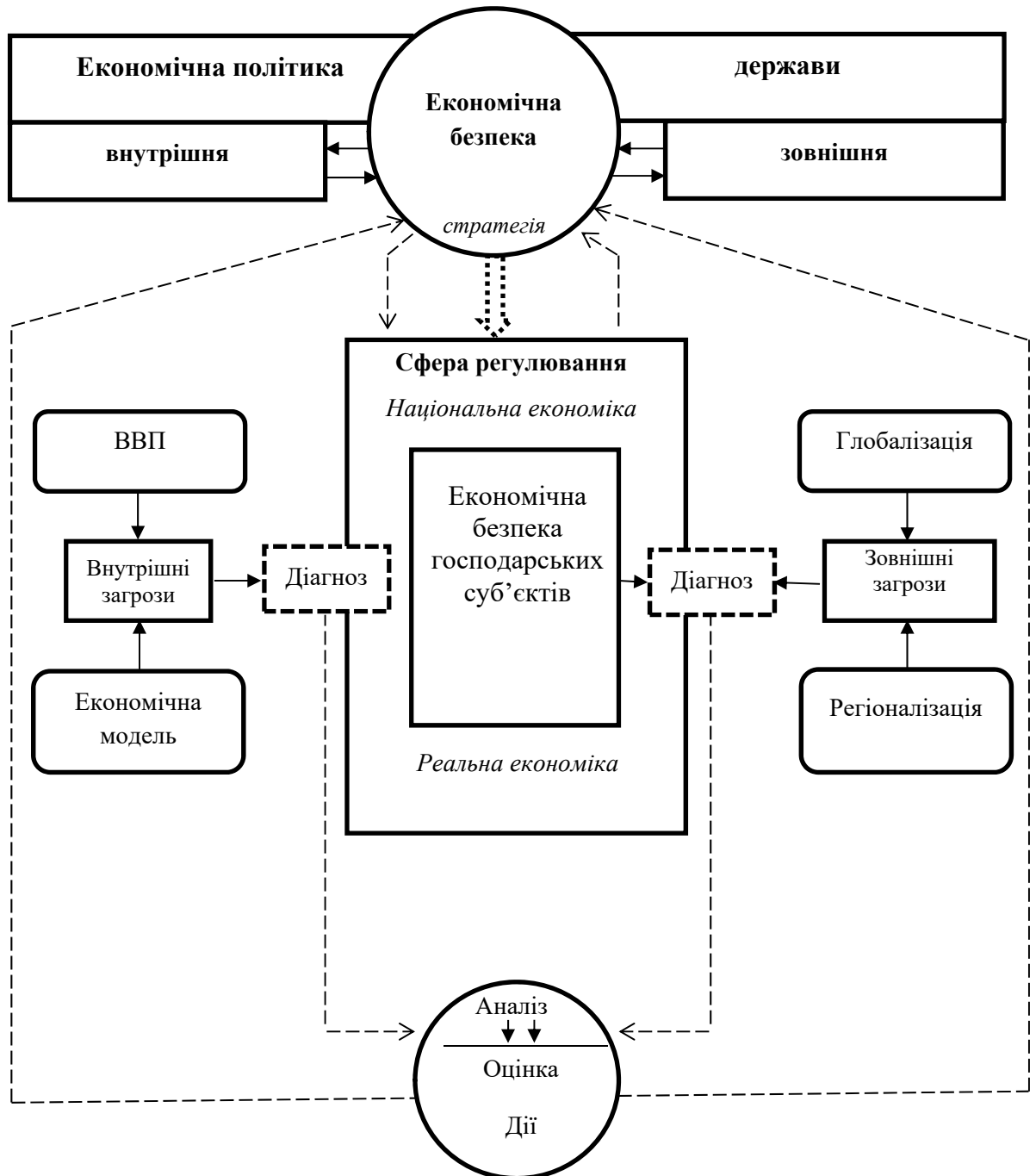


Рис. 1.1. Модель логічної структури економічної безпеки держави  
[Складено на основі: 237, с. 75]

Відправною точкою аналізу є прийняття певного набору припущень щодо конкретизації сприйняття економічної безпеки та загроз для неї.

Потоки небезпек та їх руйнівних наслідків, об'єктивно сприймаються як випадкові загрози економічному потенціалу та ймовірності виникнення господарських конфліктів, а також здатність господарського суб'єкта до протистояння деструктивному впливу у вигляді оцінки стану економічного потенціалу безпеки. Економічна безпека корелює з ризиком, а ризик, у свою чергу є наслідком невизначеності в характері і перспективах діяльності в теперішньому і майбутньому часі. Невизначеність діяльності (відсутність планів і програм виробничої діяльності, відсутність держзамовлень або контрактів) породжує ризик і створює загрозу економічній безпеці підприємства [64].

Такий підхід дає змогу по-новому сприймати економічну безпеку держави, в якій економічний потенціал загроз, скоригований на ймовірність виникнення господарського конфлікту, не перевищує економічного потенціалу безпеки. Унаслідок цього економічна безпека є категорією, що враховує оцінку її рівня, яку використовують під час розробки стратегії протидії загрозам безпеки економічному розвитку держави.

За проведеним дослідженням складу економічної безпеки можна зробити висновок, що економічна безпека підприємства є комплексним багатогранним поняттям і пов'язана не тільки з постійним впливом зовнішніх факторів, а і з внутрішнім станом підприємства. Відтак, рівень економічної безпеки відображає погодженість і збалансованість інтересів підприємства та інших суб'єктів ринку. Вона може розглядатися як практичне втілення положень теорії ресурсної взаємозалежності, відповідно до якої у своїй діяльності підприємство має врахувати різні інтереси ринкових контрагентів.

Оцінюючи розвиток економічної безпеки, необхідно враховувати різноманітність видів діяльності, що визначають альтернативні підходи до розвитку характеру економічної безпеки країни. Ми виділяємо певні стратегії, а саме:

а) зменшення економічного потенціалу загроз, які, залежно від джерела виникнення, можуть бути поділені на зовнішній потенціал довгострокових ризиків, що вимагає прийняття економічної війни, принаймні щодо деяких з партнерів, та внутрішні потенційні загрози, скорочення яких може бути здійснено шляхом зміни способу функціонування господарства, зміни основ організаційної та предметної структури сучасної економіки, визначення розвитку структури ВВП з розбивкою на накопичення та споживання, а також через відповідну зовнішньоекономічну політику;

б) зменшення ймовірність конфлікту в економічній діяльності, яка полягає в уникненні та запобіганні конфліктам, що призводять до розвитку можливостей розвалу економіки, і може бути реалізована шляхом зниження ймовірності деструктивних конфліктів, перешкоджання противнику вступати в конфліктні ситуації або укладання взаємовигідних угод про економічне співробітництво;

в) підвищення економічного потенціалу власної безпеки, який є найправильнішим шляхом до створення міцної бази економічної безпеки, через дії, які слід розглядати крізь призму економічного розвитку країни, що знаходить своє відображення у створенні та використанні ВВП.

## **1.2. Інституціональна теорія як основа становлення нової парадигми системи економічної безпеки**

Одним із напрямів нового підходу до проблеми економічної безпеки може стати використання ідей нової інституціональної економіки для вирішення питань, що виникають. Ця ідея виникла як пропозиція щодо нового, паралельно старому (основному), напрямку інституціональної економіки. Орієнтація на інституціональний напрям відповідно до своєї природи, з одного боку, породжує безліч критичних зауважень, з іншого – виникають нові концепції та постулати економічної політики.

Криза парадигми мейнстриму раціональності та гуманізму підтверджує, що він не здатний зі сфери існуючих ідей повернутися до реальності. Така ситуація посилюється ілюзією та мрією, тоді як зростання соціальної та економічної нерівності також може призвести до кризи безпеки. Однак, це зумовлює зміни і, отже, пошук нових парадигм, які краще вирішуватимуть проблеми сучасного світу, вони можуть виступати інтелектуальною базою, необхідною в практичній орієнтації людини, націлені на вирішення проблем.

Відправною точкою в пошуках нової парадигми безпеки повинні бути виявлення та урахування її структурних елементів. Вони є основою та предметом безпеки навколишнього середовища, в якій вона забезпечується або досягається, взаємно не перетинається та перетинається. Безпека вимагає врахування її структури у трьох сферах:

- 1) взаємодії людини з навколишнім світом, змінами їх характеру та результатів діяльності;
- 2) стану навколишнього середовища (соціального і природного), в якому особа проживає;
- 3) світу ідей, за допомогою яких людина діагностується в більш об'ємній реальності.

На тлі пересічних проблем людини (суспільства, держави) як суб'єкта безпеки, заснованої на знаннях, знання та послуги визначають місце та створюють основу для парадигми безпеки в аксіологічній, епістемологічній та онтологічній сферах. Це означає, що парадигма безпеки повинна охоплювати: суб'єктів, об'єкти, навколишнє середовище, рівень та динаміку розвитку держави, та її міжнародну взаємодію. Нова парадигма повинна сприяти позитивному ставленню людини до безпеки, до сприйняття її нею самою, а також відповідальності за розвиток із захисту суспільства та його інститутів.

Ідея нової парадигми відрізняється від традиційного розуміння питань безпеки, у тому числі економічної безпеки, яке зводилось до раціональності

підходу, згідно з яким «реальність» завжди можна пізнати науково та належним чином змінити. Відповідно до такої парадигми, кризи та конфлікти можна планувати та спрямовувати. Можна визначити джерела та засоби запланованих дій. У межах цих заходів посилюється влада держав і підпорядкованих їм народів, що на практиці призводить до їх поневолення. Кожна нація в межах цієї парадигми застосовувала силу як засіб досягнення влади та прогресу.

Заснована на існуючій парадигмі політична думка морального виправдання досягала свого апогею тоді, коли влада використовувала інструмент політики накопичення та застосування сили, як засіб для прогнозування та планування безпеки. Очевидно, що там, де є одне істинне розуміння світу, накопичення влади вмотивовано гарантує, що надання переваги тій чи іншій формі мислення не гарантує уникнення конфліктів і криз. Якщо це так, то для запобігання та усунення загроз безпеці, яка є однією з основних причин сьогоdnішніх криз (від екологічної катастрофи до збройних конфліктів), потрібно відмовлятися від ньютонівської парадигми. Ідеться, перш за все, про відмову від механічного лінійного підходу до розвитку, безмежної віри в силу розуму на шляху до правди, а також небезпечне уявлення щодо можливого підкорення природи та універсального гарантування забезпечення майбутнього людства.

На відміну від ньютонівської, постмодерністська парадигма, на основі отриманих конкретних знань, ставить на місце однієї наукової істини, ідею плюралізму (множинності наукових істин). Замість однорідної єдності підкреслюється неоднорідність і різноманітність. Необхідність єдності, яка традиційно виділяється однією парадигмою, замінюється іншим напрямом, що базується на диференціації, диверсифікації та суперечностях. Таке сприйняття світу дає змогу уніфікувати ключові інститути: ідеї, ідеали, норми, цінності, інтереси, потреби, соціальні відносини тощо.

У реальному житті не існує прямої лінійної взаємозалежності. А якщо це сприймати саме так, то це штучний спосіб формування поглядів, і він

належить до віртуального світу. Адже реальність на всіх рівнях її прояву не складається з декількох існуючих майбутніх подій, що йдуть одна за одною, а в ряді випадків, одна подія може змінити іншу, ще та зазнати абсолютно непередбачуваних і навіть катастрофічних наслідків. Однак, це не означає, що можуть статися кризові ситуації та конфлікти, яких не можна уникнути або не вплинути на них. Усе залежить від кількості і якості інформації, що дає змогу створити певне загальне уявлення, яке найбільше впливає на введення змін, аби уникнути конкретної загрози або звести до мінімуму її наслідки. Така ситуація означає, що прогнозувати можна лише з певною ймовірністю, яка релевантно визначає сприйняття та розуміння дійсності через людину. Це, в свою чергу, залежить від атавістичних рефлексів, що містяться в домінуванні негативного розуміння безпеки над позитивним, таке його сприйняття крізь призму категорії небезпеки (страху). З погляду механізмів функціонування економічної безпеки в цьому підході домінують психологічні аспекти та їх зв'язок з матеріальними площинами.

Зміна парадигми – це також зміна сприйняття ролі та значення соціальних, політичних, військових чи релігійних інститутів. Не можна не підтримувати цей спосіб мислення та дії, заснований на раціональності, що поєднує безпеку з механізмами наказів і контролю. Адже жодна традиційна форма розуму не може відповісти точно на питання про необхідність і наслідки втручання в разі надзвичайної ситуації. У цьому разі завжди виникає небезпека тоталітаризму та гегемонії в усіх формах, з відповідними наслідками. У сучасному плюралістичному та різноманітному світі потрібне мислення, здатне формулювати та усувати причини використання засобів сили, а на їх місце мають прийти політичні, моральні, інтелектуальні ресурси.

Традиційним і найбільш поширеним був підхід, який стосується ролі сили в житті суспільства, положення про те, що завдання держави – це, перш за все, реалізація інтересів безпеки інститутів і інституцій, загроз усюди, де не має закону та порядку. Це означає, що досягнення безпеки держави

обмежується широко трактованими поняттями внутрішньої та зовнішньої безпеки. Гарантією останніх вважають накопичення сили, тому що причиною хаосу та анархії в країні та в міжнародних відносинах є її дефіцит. У результаті цього формуються теза, що у світі конкуренції та суперництва неможливо уникнути насильства.

Вважають, що загрози безпеці не існує там, де справа не дійшла до держави та людей, а навпаки, у суспільстві, у міжнародних відносинах (де живуть різні національності, що розділені кордонами) і серед народів (де живуть пліч-о-пліч в одній державі різні національності) діє не мораль, а насильство. Тому забезпечення безпеки не може бути гарантовано тільки силою (держав, коаліції держав), необхідна довіра у внутрішніх та міжнародних відносинах, тобто моральні засади. Якщо контакти окремих людей і держав будуть засновані на універсальних моральних принципах, то виникне порядок у внутрішніх і зовнішніх зв'язках, загальна безпека людства.

Наведені міркування свідчать, що принципово нове рішення можливе тільки на основі підходу, натхненного новою парадигмою, що включає реальний плюралізм цілей і рішень (у тому числі ідей, ідеалів, цінностей, норм, політичних та соціальних систем тощо) і, як наслідок, відкриття простору для толерантності, важливості діалогу, досягнення компромісу та консенсусу.

Становлення парадигми нової інституціональної економічної теорії є процесом, який представлений у працях провідних нео-інституціоналістів, що спиралися на думки та систему понять засновника інституціоналізму Т. Веблена та його послідовників. Її завданням було, насамперед, створення концепції соціально-економічної системи як сукупності різних інститутів: корисних, тобто таких, що зв'язані зі світом промисловості, в якій працівники, в бажанні отримати хорошу роботу, здійснюють процес виробництва; а також непродуктивних, тобто тих, які зв'язані зі світом



бізнесу і яких Т. Веблен назвав дозвільним класом і які керуються мотивом отримання прибутку та мають на меті демонстративне споживання.

Інституціоналісти усвідомлювали необхідність сформулювати парадигму нової інституціональної економіки і вимоги до неї, тому що вона, очевидно, не дана раз і назавжди. Але такий підхід має бути прийнятий на основі консенсусу поглядів більшості дослідників і може періодично зазнавати фундаментальних трансформацій, що призводять до глибоких змін у науці, тобто призводити до наукових революцій, але при цьому не ставити під сумнів їх істинності. Одна із моделей парадигми нової інституціональної економіки представлена на рис. 1.2., на підставі якої розглядається процес економічної безпеки. З нашої точки зору, залучення до питань економічної безпеки природних елементів середовища, як і філософії соціальних процедур є важливими але занадто опосередкованим складовими інституціональної парадигми, вплив яких міг би визначально бути використаний для формування моделі економічної безпеки як на рівні макро-, так і мікроаналізу.

Нова інституціональна економічна теорія, у нашому розумінні, – це своєрідний синтез ідей в економічній науці, який осучаснює її як з позицій мейнстріму, так і з погляду класичного інституціоналізму. Як відносно самостійний напрям він має декілька принципових ознак:

1. В новому інституціоналізмі інститути є засобами з'ясування та пояснення поведінки економічних агентів, а також розміщення факторів (ресурсів) виробництва.

2. Інститути розглядаються як основа мотивації поведінки та важелі впливу на рішення суб'єктів господарювання. Вони не є набором правил і норм, які повністю визначають поведінку людей, інститути лише обмежують набір альтернатив, із яких можна вибрати ті, що відповідають власним критеріям, залежно від ролі, яку вони відіграють в економічній системі, і рівня рефлексії суб'єкта з приводу його діяльності.

3. Нова інституціональна економічна теорія аналізує дискретні альтернативи, тобто інституціональні угоди або контракти, що розподіляють правочинності між державою і приватним сектором у функціонуванні суб'єктів природної монополії.

4. Новий інституціоналізм зосередив увагу на вивченні інститутів, аналізі порівняльної ефективності різних форм власності, теорії контрактів, аналізі інституціональних альтернатив і впливові правил на поведінку економічних агентів.

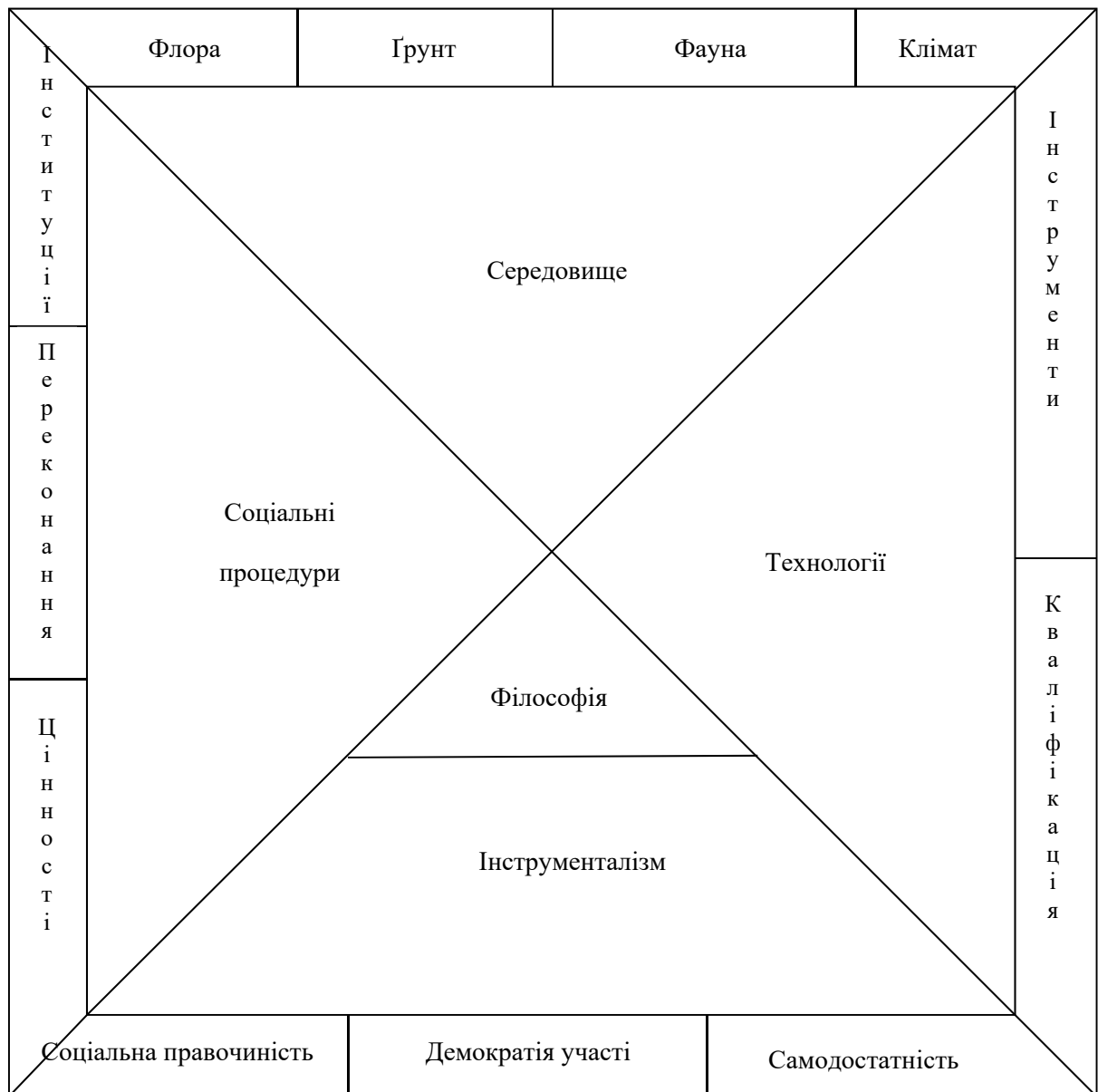


Рис 1.2. Модель парадигми нової інституціональної економіки [237, с.74]

Цінні ідеї для розбудови нової неінституціональної парадигми економіки запропонував К. Поланьї, який провів аналіз розпаду цивілізацій, сили золотого стандарту, саморегулювання договірних ринків і ліберальної держави. На його думку, руйнація сучасних цивілізацій відбувається саме тому, що їх економіка була заснована на особистих інтересах і діяла проти інтересів суспільства. Ці міркування підкріплюються аргументами економічної антропології [237].

Вона базується на безлічі елементів, що утворюють ядро парадигми та «пояс безпеки» (рис. 1.3).



Рис. 1.3. Практичні механізми економічної безпеки

Парадигма економічної безпеки, що розглядається через призму суб'єкта, повинна бути співвіднесена не тільки з людиною і суспільством але і з спеціалізованими соціальними інституціями.

Стосовно окремої людини (індивідуума) парадигма економічної безпеки необхідно розглядати через призму елементарних потреб, в наслідок чого, досягається забезпечення особистої безпеки. Те, що при їх забезпеченні виникають різного роду проблеми, зв'язане з особливостями розвитку людської цивілізації на всіх етапах її функціонування, які визначають дії людини.

Серед них, першочерговими є ті, що мають характер універсальних (істина, добро, краса, справедливість). Безпека особисті (індивідуума) можна розгорнути в безпеці групи (родини), громади (локальної, релігійної, етнічної), суспільство (в рамках державної організації), нації (як специфічного суспільного організму), соціальних структур (політичні, економічні, воєнні, ідеологічні, екологічні), міжнародного співтовариства (регіональні, глобальні).

Безпека стосовно суспільства визначається метою задоволення потреб існування, виживання, впевненості, стабільності, цілісності особистості, незалежності, збереження рівня і якості життя в рамках певних соціальних структур. Передумовою його забезпечення є реалізація фундаментальної потреби людини до асоціації, прагнення їх задовольнити призводить до створення відповідних суспільних структур і процесу соціалізації особистості.

Визнаючи, що парадигма соціальної безпеки конституйована через спеціалізовані соціальні структури, завданням яких є забезпечення, створення і проектування майбутніх станів безпеки, провідну роль у формуванні економічної безпеки слід віддати державі як формі організації суспільства. Держава, як суб'єкт управління міжнародного права характеризується: певною територією (загальна площа разом з природними ресурсами), населенням, урядом і здатністю вступати у відносини з іншими

державами, Таким чином створюються основи парадигми безпеки держави. Через призму цих показників, через внутрішню і зовнішню політику, досягається безпека, незалежність і суверенітет.

Парадигма економічної безпеки можна розглядати через призму особистої і громадської безпеки. В той же час її можна пролонгувати на інші площини, тобто людину, соціальну групу, соціальну спільність, народ, державу, суспільство, світ, цивілізацію. Кожен із перелічених суб'єктів має свою специфіку, є частиною іншої і характеризується певною ідентичністю та культурною традицією.

У свою чергу, інституціональна парадигма економічної безпеки держави має враховувати такі атрибути, як: географічне положення, природне багатство, культурне надбання, матеріальні і нематеріальні ресурси як джерела задоволення потреб, сприйняття ідеї економічної безпеки.

Серед інших атрибутів інституціональної безпеки необхідно виділити господарське середовище. Перш за все, до нього потрібно віднести взаємодію в управлінні, володінні матеріальними засобами, появу центрів політичної і економічної влади, відносини між соціальними групами, збереження профілю виробництва, контроль над функціонуванням та діяльністю органів держави.

Формула нової інституціональної парадигми економічної безпеки визначає багатокритеріальний контекст безпеки. Методологічними передумовами нового підходу до теорії економічної безпеки, а також формування парадигми нової інституціональної економіки, як основи побудови теорії економічної безпеки, є виявлення інститутів економічної безпеки. Це завдання, за своєю суттю, є досить складним, бо передбачає, в першу чергу, пошук певної відправної точки відліку для створення гіпотез і теорій, певної одиниці в системному аналізі.

У відповідності до нової парадигми інституціональної економічної теорії цим вимогам може відповідати категорія «інститут», який не можна розглядати у відриві від діяльності економічних суб'єктів у певних умовах,

що визначаються правилами. У цьому сенсі вони є елементом природи окремого суб'єкта господарювання і впливають на його поведінку.

Ідентифікація і характеристика економічної безпеки організації(установи), вимагає деякої конкретизації, а саме: по-перше, доцільним і бажаним стає звуження щодо самого поняття «організації»; по-друге, необхідно визначити сутність базових правил; по-третє, є потреба виділити базові інститути економічної безпеки в змішаній економічній системі на всіх зазначених площинах дії матриці економічної безпеки.

Всі ці заходи зводяться до визначення моделі архітектури системи економічної безпеки в рамках інституціональної матриці.

Термін «архітектура» використано для широкого кола областей і форм людської діяльності, зв'язаної з формуванням економічної безпеки. Архітектура – це створення певного порядку в середовищі, яке потрібно адаптувати для задоволення фізичних, матеріальних і культурних потреб людей (суспільства), через цільове реформування внутрішнього і зовнішнього його стану.

Інституціональна архітектура економічної безпеки – це процес організації інституційного простору в реальних його формах, необхідних для задоволення матеріальних і духовних потреб людини шляхом створення певних правил і норм. Водночас вона є відображенням соціально-економічної дійсності, певного етапу і форм розвитку. Вона характеризує зовнішню структуру і локальну мереж зв'язку.

Інституціональна архітектура діє за певними правилами. Створюються її організації (інституції), що керуються власними інтересами і власною стратегією дій. Вона є сферою дії інституційних правил. Це означає, що організації сприймають і виконують умови правил як конкретних установок. Слід очікувати, що інституціональна архітектура буде відповідати завданням, які випливають із складних форм організації життя, а також породжені швидкими змінами у соціальній, економічній та технічній сферах. Вона відображає принципи функціонування економіки, що відображаються

конституцією та іншими правовими нормами. Архітектуру економічної безпеки підприємства потрібно також розглядати через призму діяльності організаційних і управлінських рішень, тобто зв'язувати її з певним ефектом, функціями і завданнями, а також соціальними, економічними, технічними та іншими вимогами. А також з конкретним змістом науково-дослідної та експертної діяльності, з метою вирішення життєво-важливих проблем функціонування всіх елементів внутрішнього і зовнішнього оточення, з точки зору очікуваного стану, ситуації чи процесу. Виходячи із зазначених ознак, на наступному етапі, дослідження повинні бути зосереджені на категорії «інститут», як інструменту аналізу економічної безпеки, з точки зору його сутності, функцій та видів, а також впливу на дилеми їх сприйняття в інституційних системах.

Їх ефективність залежить від сили та напряму впливу, а також спільного створення факторів, що визначають зміни, які відбулися та відбуваються постійно, у міжнародному плані сприяють відображенню питань національної безпеки, у тому числі, екологічної та економічної безпеки держави. Наша країна потребує розвитку економічної безпеки зі збереженням власної національної специфіки.

### **1.3. Інституціональна матриця як інструмент формування економічної безпеки**

Інституціональна матриця економічної безпеки, в першу чергу, враховує критерій безпеки угоди та умов її реалізації.

Для її опису використані чотири атрибути:

- інституціональна структура (ринок, ієрархія);
- специфічність активів (низька, висока);
- безпека угоди (слабка, сильна);
- сектори (громадський, приватний).

Вони вказують на необхідність урахування широкого набору низки соціальних, політичних і економічних детермінант, а також інституційного, культурного; природно-кліматичного і військово-оборонного середовища.

Обґрунтування потреби макету матриці є складним процесом, з яким суспільство і держава зустрічаються в реальному світі.

Матриця має багаторівневий характер. Вона може розглядатися як сукупність елементів економічної безпеки, як конкретні інституції, які для реалізації завдань, повинні створювати бажаний або захистити від небажаного стану безпеки.

Ідея конструкції матриці економічної безпеки може і повинна базуватися на підходах - постановки і виконання завдань, які повинні сприяти більш тісній співпраці організацій (підрозділів), які беруть участь у формуванні економічної безпеки, щоб отримати більш високий її рівень. При підході з позиції постановки завдань, конструкція матриці економічної безпеки повинна зводитися до визначеності та переліку конкретних завдань інституцій, відповідальних за формування економічної безпеки. А при підході з погляду виконання завдань, така конструкція повинна бути зведена до чіткого визначення загроз для економічної безпеки, а також зазначення тих організацій, котрі відповідальні за виключення або обмеження їх наслідків. На практиці вираженням цього може бути перелік інституцій і загроз, що входять у сферу їх відповідальності (рис. 1.4.).

На практиці це означає необхідність згортки у табличній формулі конкретної організації і відповідних дій. Через сферу впливу цього інструменту слід виділити дві зони для економіки і суспільства, а саме: зону, що має істотний вплив на формування економічної безпеки та зону обмеженого або слабого впливу на економічну безпеку.

В угодах, що характеризуються слабким захистом операцій через державний сектор, а також високою специфічністю ресурсів, в рамках інституціональної структури, якою є ринок (поле А), Ціни, отримані від



виробників будуть нижчі, ніж при угодах з більш високим її захистом (поле В).

### ІНСТИТУЦІОНАЛЬНА СТРУКТУРА

		РИНОК		ІЄРАРХІЯ			
<b>СПЕЦИФІЧНІСТЬ АКТИВІВ</b>	НИЗЬКА	НЕ ЕФЕКТИВНА СТРУКТУРА ТРАНСАКЦІЙ <b>A</b>	ЕФЕКТИВНА СТРУКТУРА ТРАНСАКЦІЙ <b>B</b>	СЛАБКА	<b>БЕЗПЕКА УГОДИ</b>		
	ВИСОКА	ЕФЕКТИВНА СТРУКТУРА ТРАНСАКЦІЙ <b>D</b>	НЕ ЕФЕКТИВНА СТРУКТУРА ТРАНСАКЦІЙ <b>C</b>	СИЛЬНА			
		СЛАБКЕ		СИЛЬНЕ			

### ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСАКЦІЙ

Рис. 1.4. Інституціональна матриця безпеки угод та умов їх здійснення

У свою чергу, в угодах, що характеризуються високим захистом операцій через державний сектор, а також високою специфічністю ресурсів, в рамках інституціональної структури, якою є ієрархія (поле В), ціни, отримані від виробників будуть вище, ніж при угодах зі слабким забезпеченням угоди (поле А). Рішення будуть прийматися так само, як це мало місце при операціях, що характеризуються слабким захистом операцій через державний сектор, а також високою специфічністю ресурсів, в рамках інституціональної структури.

У той час як в угодах, що характеризуються слабким захистом операцій через приватний сектор і низькою специфічністю ресурсів, в рамках інституціональної структури, якою є ринок (поле D), ціни, отримані від виробників будуть нижчі, ніж при угодах з сильним захистом угоди (поле С).

В угодах, що характеризуються сильним захистом трансакцій через приватний сектор і низькою специфічністю ресурсів, в рамках

інституціональної структури, якою є ієрархія (поле С), ціни, отримані від виробників будуть вище, ніж при угодах з слабким забезпеченням угоди (поле D) [237].

Урахування просторової дії матриці у формі інституціональної матриці економічної безпеки, дозволяють зазначити інститути, відповідальні не тільки за функціонування окремих просторів, але та з'ясувати типи інституційних матриць.

Очевидно ми маємо справу зі змішаним типом матриці різного обсягу ринку і різної участі держави, не тільки в економічному просторі але й в інших просторах. З методологічної точки зору, матрицю економічної безпеки потрібно сприймати як інструмент виконання декілька важливих функцій суб'єктами, що беруть участь у її формуванні. До них потрібно віднести, насамперед, такі функції: провідна, координуюча та допоміжна.

Провідна функція зводиться до: виконання ролі організатора діяльності в галузі економічної безпеки; моніторингу, виявлення, аналізу і оцінки наростання загроз економічній безпеці; розробка та оновлення плану дій на випадок виникнення конкретної загрози; розроблення пропозицій для прийняття рішення щодо інших установ у разі виникнення конкретної загрози; розробка пропозицій рішень з питань політики економічної безпеки. У свою чергу, функція узгодження буде проявлятися у: виконанні ролі координатора дій (адміністративних, логістичних, антикризових) у придбанні і використанні економічних і інформаційних ресурсів, а також прогнозуванні.

Допоміжна функція виражається в організації і координації реалізації провідної функції; координація спеціалізованих видів діяльності, підтримки і допомоги в цій галузі; участю в розробленні та оновленні компетенцій процедур дії щодо всіх можливих видів загроз, які перебувають у сфері компетенції установи; підтримки та узгодження, за погодженням з провідною організацією, проведення аварійно-рятувальних робіт з використанням наявних сил і засобів; підтримування постійного зв'язку з провідною організацією; взаємодії з усіма суб'єктами, які беруть участь у будівництві і

підтримці економічної безпеки; надання необхідної інформації організації з метою зменшення або уникнення загроз.

Прикладом можливості застосування інституціональної матриці – є матриця загроз що базується на перетині потоків руйнівних впливів з передбачуваними наслідками, з зазначенням шляхів впливу на появу загроз чи їх відсутність. Вона виконує, в сутності, роль «фільтра» для оцінки і діагностики загроз економічній безпеці.

Економічна безпека не є єдиною монолітною інституціональною системою. До її складу входять інститути, що мають досить різноманітний характер і по-різному впливають на складові цієї системи. Сфера діяльності цієї системи дуже широка, однак частіше за все до її складу включають економіку, право, політику і суспільство.

Виділення набору просторів дії інституційних матриць та їх типів щодо економічної безпеки, створює можливості виявлення базових інститутів економічної безпеки.

Базові елементи економічної безпеки слід сприймати як основний компонент соціальних інститутів. Вони є основними елементами стійкості і стабільності всієї інституціональної системи економіки. Це випливає із самої їх суті і походження, бо вони є історичними утвореннями, спрямованими проти дій окремих суб'єктів в практиці репродукції соціальних відносин. Будучи основою інституціональної матриці, вони полегшують аналіз сил чинників внутрішніх соціально-економічних явищ.

Інституціональну матрицю економічної безпеки, видається доцільним розглядати через збільшення тривимірного простору її дії [235], що включає означає розширення переліку інститутів базових просторів: економічного, політичного та ідеологічного, до восьми просторів. А це передбачає додаткове включення таких просторів, як : моральний; культурний; природно-кліматичний; військово-оборонний.

Базові інститути в економічному просторі, визначають спосіб господарювання в конкретних умовах. Такими є інститути: обміну; влади приватної власності; прибутку; конкуренції; а також найманої праці.

В політичному просторі базові інститути створюють передумови для прийняття і реалізації рішень з боку держави. Маються на увазі такі інститути політичного ладу: самоврядування, вибори, багатопартійність і демократична більшість.

У свою чергу, інститути, у базовому просторі ідеології, служать процесам, що формують соціальну поведінку, у відповідності з визнаними нормами поведінки та системою пануючих цінностей. До них відноситься інститут ідеології, що заснований на концепції індивідуалізму, верховенства окремої особистості у визначенні загальних норм поведінки (індивідуалізму, стратифікації і свободи).

Інститути, у юридичний просторі, визначають умови правової поведінки людини у процесі соціального відтворення. Вони створюють основу для економічної безпеки держави. Такими є правові установи, прокурори і судді, що відповідають за забезпечення порядку і законності у суспільстві і національній економіці. Вони мають характер як формальних (прокуратура, судова система), так і неформальних (звичаї, традиції) інститутів.

Інститути морально - етичного простору, визначають умови поведінки людини, моральні та етичні норми. Вони також створюють основу для економічної безпеки держави. Інститути у культурній просторі - так само визначають умови поведінки людини. Основою їх функціонування є вроджена і набута культура людини і суспільства. Їх також можна віднести до установ, що створюють основу економічної безпеки.

В природничо-кліматичному просторі інститути визначають умови реалізації процесів соціального відтворення. З одного боку, це фактори її творення, а з іншого-обмеження для неї. Вони мають характер організацій моніторингу зміни природи і клімату і її наслідків для процесів відтворення в

національній економіці, а також для поліпшення процесів буття суспільства. Це спеціалізовані установи, що вивчають майбутнє погодних змін, стихійного лиха (землетруси, повені, пожежі, зсуви) і реагують на них.

Базові інститути, у контексті військово-оборонного простору, визначають умови реалізації оборонних намірів, а в широкому розумінні, безпеки держави. Ними є військові та воєнізовані інституції, засновані для моніторингу загроз і застосування сили для забезпечення існування суспільства і функціонування економічних основ безпеки держави (збройні сили, поліція, пожежні і аварійні організації).

Ідея матриці базових інститутів має обмеження в її застосуванні до аналізу різних соціальних структур і, особливо, динаміки їх розвитку в межах певного інтервалу аналізу. Ефективність матричного підходу тісно зв'язана зі способом господарювання, до якої він відноситься. Одні інститути, базові для системи партнерства (централізованої, планової економіки), а інші, для ринкової економіки. Перелік базових інститутів не є закритим, оскільки ринкова економіка є дуже складною системою, в якій основним регулятором економічних процесів є автоматично діючий механізм ринку. Він базується на великій кількості різних суб'єктів, які характеризуються унікальністю цілей.

Серед базових інституцій ринкової економіки, тобто в економічному просторі можна виділити фінансові інститути. Вони виконують в економіці, а отже, і в процесі формування економічної безпеки значну роль, бо регулюють процес відтворення суспільного багатства, що становить матеріальну основу розвитку суспільства. До групи цих установ належать: банківські установи, страхові компанії, пенсійні фонди та інвестиційні фонди біржі цінних паперів тощо. Завдяки діяльності цих компаній, в останні десятиріччя, у світовому масштабі, відбувся дуже динамічний розвиток. Через фінансову підтримку підприємств можна реалізувати достатній рівень економічної безпеки.

Інституціональна система економічної безпеки утворює три складові частини: формальні інститути; неформальні інститути і регуляторні механізми. Кожна з цих складових частин впливає на процеси формування економічної безпеки по-різному. Вони мають при цьому можливість довгострокового дії. Їх зростання спочатку слід пов'язувати з уявленнями і очікуваннями, заснованими на селективному знанні про значення інститутів, щоб з часом створювати їх функціонування на основі досвіду.

Формальні інститути – це правила і норми, що витікають з факту самого існування держави як організатора життя суспільства і його соціальних груп, а також кожного громадянина, заснованого на законі. Такі інститути, як правило, зв'язані з державними організаціями (інституціями), що визначають їх сутність і повинні базуватися на принципах і правилах поведінки людей, нав'язаних їм через формальні організації. Інститут не може розглядатися як формальна організація. В першу чергу мова йде про норми, що містяться в кодах юридичних осіб, які вирішують законність або протиправність різних заходів.

Щодо економічної безпеки формальні інститути представляють собою створені державою правила, застосовувати які, змушує апарат примусу (суд, державну адміністрацію). Вони створюють бажані умови, в яких діють економічні суб'єкти. Ефективність їх дії обумовлена, однак, існуванням відповідних неформальних інститутів, бо вони будуються на неформальних засадах. Перш ніж накладати санкції за порушення правил, вони перевіряються експериментально практикою. Ставши інститутами офіційно, через своє існування і характер замовлення, вони забезпечують прийняття рішень, ведення переговорів і укладення договорів. Вони знижують матеріальні і нематеріальні витрати цих підприємств, а також економічних дій, що з них випливають.

Неформальні інститути – це ті, які апріорі притаманні людині і обумовлені культурою та соціально, бо ґрунтуються на звичках.

Вони характеризуються спонтанністю виникнення і обмеженням залежності від вибору особистості. Вони притаманні кожній людині і їх не можна відокремити від неї. Існування інститутів залежить від співіснування з іншими елементами економіки. Вони мають низьку чутливість до поточних змін як на підприємствах, так і в їх оточенні і створюють основу для більш формалізованої системи економіки. Такі інститути не дають радикального прискорення змін на користь бажаного стану економічної безпеки.

Коли в області формування економічної безпеки існують відносно стабільні норми, процедури, формальності, дослідження варіантів простору простіше і породжує менше витрат. Суб'єкти, що впливають на процеси формування економічної безпеки можуть більш ефективно оцінити своє майбутнє, а також реагувати на зміни в найближчому економічному оточенні.

Знання інституціональної структури та механізмів функціонування економічної безпеки дає можливість теоретико-прикладного виокремлення категорії «матриці», особливо у галузі економічних наук.

Під поняттям матриці економічної безпеки ми будемо розуміти відображення деякого еталонного стану економічної ситуації в країні або підприємстві. Тому вона може бути корисним на попередньому етапі аналізу, а також оцінки існуючої ситуації.

Матрицю економічної безпеки будемо сприймати як двозначну таблицю, що складається з рядків і стовпців, які описуються у формулі кількісного та операційного (формалізованого) набору факторів. Вони створюють певну структуру і знаходяться у взаємовідносинах, що впливають на її формування. У такому вигляді матриця стає зручним способом представлення системи лінійних взаємозалежностей. Такий підхід відноситься до інституціональних поглядів, а також і інших сучасних течій і економічних шкіл.

Заслуговує уваги ідея теорії інституціональної матриці С. Кірдіни щодо втілення системної парадигми. Вона визначає інституціональну матрицю як вихідний набір базових господарських інститутів, що виник у період закріплення зв'язків окремих господарських суб'єктів і державної влади. За своєю природою така матриця має інваріантний характер. Це означає, що інститути змінюються і збагачуються, не втрачаючи своєї суті. Тому наступні форми інститутів не є простими копіями або клонами первинних, а утворені на основі змістовного каркаса, який є несучою конструкцією здатної утворювати складні організаційні структури.

На основі узгодженості теорії інституціональної матриці можна зробити такі висновки:

- по-перше, об'єктивність дослідження і визнання факту існування предмета поза спостерігача; суспільство в цьому аспекті є саморегулюючою системою;

- по-друге, використання принципу холізму; суспільство повинне бути розцінено як когерентна особа, яка має певні несучі конструкції, що забезпечують його міцність, незважаючи на існуючі випадки і потрясіння у суспільному житті; Елементом і підсистемою економіки є організація способів використання ресурсів;

- по-третє, існування базових норм та виконання ними ролі головної складової в наборі інститутів суспільства; вони є основою його стійкості та розвитку і стабілізації; відтворювані соціальні відносини, є основою інституціональної матриці, які полегшують аналіз джерел збудників;

- по-четверте, необхідність і достатність можливості проведення аналізу різноманітних (історичних і сучасних) соціальних систем.

Таким чином, економічна безпека в умовах нової соціально-економічної системи пов'язана з формуванням соціальної ринкової економіки. Соціальна ринкова економіка, незважаючи на проголошені перетворення в нашій країні, це не означає, що вибрана найбільш ефективна модель економічної системи. Існуюче знання за своєю природою часто є



причиною помилкових теоретичних інтерпретацій і, отже, плутанини в економічній політиці та реаліях необґрунтованих оцінок. Очевидно, сучасна держава вже не готова до інтервенціоністської політики перерозподілу та повинна стати державою підтримки (стимулювання) і регулювання. Враховуючи цю ситуацію, практика формування національної економічної безпеки і її соціально-економічні компоненти повинні розглядатися крізь призму здійснення трьох фаз політики економічної безпеки: підготовка концепції, розробка програми і її реалізація.

Нова геополітична ситуація та інтеграція та інші процеси повинні не тільки дати відповідь на питання щодо відновлення свободи нашої країни, щоб вирішити проблему своєї безпеки, а та брати на себе відповідальність за її формування. З'являються зобов'язання щодо самовизначення та реалізації політики національної безпеки. Суверенітет держави в складній економічній ситуації може знижувати рівень економічної безпеки. Головною причиною цього можна вважати високі транзакційні витрати підтримки суверенітету і економічної безпеки, які в період кризи збільшуються.

З позицій методології дослідження сучасна система економічної безпеки включає:

- теорію безпеки,
- стратегію безпеки,
- концепцію безпеки підприємства,
- механізми реалізації концепції безпеки,
- стратегію і тактику безпеки,
- засоби і методи забезпечення безпеки,
- інститути та інституції безпеки,
- зовнішнє та внутрішнє інституціональне середовище безпеки.

З суб'єктно-об'єктної точки в економічній безпеці можна виділити такі суб'єкти і об'єкти:

1. Підприємство:
  - інновації;

- конкурентоспроможність;
  - реструктуризація.
2. Країна (місце, роль, позиція):
- адміністративна;
  - ринкова;
  - змішана.
3. Міжнародні організації:
- регіональні групи;
  - міжнародні об'єднання;
  - транснаціональні корпорації.

#### **1.4. Дилеми функціонування інституцій економічної безпеки**

Сучасний рівень розвитку світової економіки призвів до деградації значення ряду проблем, які в минулому були або постійним джерелом конфліктів, або пошук шляхів їх вирішення відкладався на майбутнє, оскільки неможливо було їх вирішити, чи просто замовчувалися історією заради миру та стабільності. Це повною мірою стосується та економічної безпеки. У такій ситуації досягнення економічної безпеки пов'язано з рядом питань, які потрібно врахувати при розгляді цієї проблеми [23].

Економічна безпека зв'язана з тими проблемами, які необхідно окреслити з метою пошуку нового підходу до їх вирішення. До таких проблем потрібно віднести існуючі дилеми: методологічну, інституціональну, ідеологічну, політичну, історичну, соціологічно-психологічну, правову, етично-моральну, технологічну, логістичну (рис.1.5).

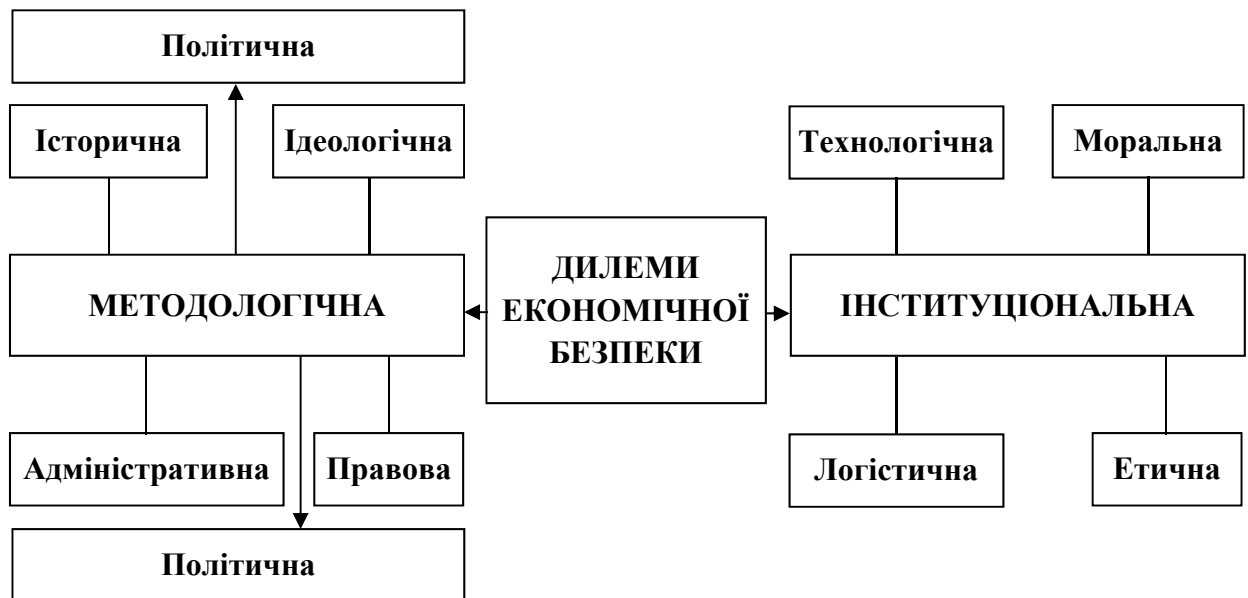


Рис.1.5. Дилеми вирішення проблем економічної безпеки [237]

#### *Методологічна дилема*

При визначенні категорії «економічна безпека» як у науці, так і на практиці ми нерідко маємо справу з вихолощенням сутності терміна, яке слід розглядати як прояв певної моди, що призводить до девальвації цього поняття. Цей зв'язок особливо яскраво виявляється в контексті економічного суверенітету та реалізації національно-державних інтересів. Однак, декларація рівня безпеки держави за допомогою політичних систем, військових об'єднань обмежує її право контролювати свою власну долю як країни, свої ресурси та свій економічний потенціал (у тому числі економіки та оборони).

Концепцію економічної безпеки іноді розглядають як ключ до всього, що викликає перебільшення як наукових досліджень, так і соціальних результатів. Часто вона включає цілий ряд питань, що демонструють існуючі проблеми. Наприклад, чому чим більше говорять про соціальне забезпечення, тим більше бідності та злиднів у суспільстві? Чому чим більше прийнято рішень про безпеку харчових продуктів, тим більше людей голодує та недоїдає? Чому чим більше місця займають питання сировинної безпеки (в Україні енергетичної), тим вищий рівень залежності від імпорту нафти та

газу? Чому акцент на державне соціальне страхування призводить до збільшення лав безробітних? Чому вербальне прагнення до забезпечення безпеки та миру призводить до скорочення економічної бази сил оборони?

Наведений погляд, можливо, демонструє те, що термін «економічна безпека» опирається на фіктивні та удавані категорії. Але насправді, «економічна безпека» не є вигаданим поняттям і в будь-якій конкретній країні може стати реальністю.

Методологічна дилема виявляється також у вимірах економічної безпеки. Її конкретним показником є ВВП, що враховує не тільки питання економічного зростання, а та справедливості, соціального захисту, культурних цінностей, належного управління господарством та громадськими справами та турботу про довкілля. Розвиток такої ідеї оцінювання економічної безпеки було здійснено в пропозиції віце-прем'єра, міністра фінансів Польщі Г. Колодко про використання «Комплексного індексу добробуту». Нобелівський лауреат Дж. Стігліц запропонував ряд об'єктивних показників благополуччя (добробуту) і суб'єктивних показників щастя. Він виступив з пропозицією вимірювати добробут за допомогою показників матеріального рівня життя (доходу, споживання, багатства), охорони здоров'я, освіти, зайнятості та праці, політичних і торговельно-суспільних відносин, збереження природного середовища, з урахуванням поточних та майбутніх умов [133].

#### *Ідеологічні дилема*

Існуючий рівень економічної безпеки для її різних типів і з урахуванням ризиків, що виникають у процесі розвитку, включають розробку таких дилем. Хто мусить відповідати за існуючий стан справ: ринок чи держава? Відповіді на ці питання лежать у площині характеристики ринку та державних установ. Чим потрібно їм займатися? Більшість провідних економістів виступають на користь збереження цих двох установ у визначених пропорціях.

Перегляду потребують системні ідеологічні дилеми. Експерименти щодо історичних зв'язків у процесі ринкової трансформації економік, незважаючи на те, що зміст змін був визначений конституційно, не були належним чином висвітлені та опрацьовані. Серед численних перешкод на перший план виходить відсутність розуміння характеру соціальної ринкової економіки, що була визнана як основа для розвитку країн Європейського Союзу [133].

#### *Політична дилема*

Закономірним у сучасному світі, як і в далекому історичному минулому, є намір нав'язати через політичну, економічну та військову діяльність держави власні моделі поведінки іншим країнам. Провідні держави вважають це кращим, що відрізняє їх від інших соціально-економічних моделей і створює можливість кращого добробуту та соціального забезпечення. Справедливим є також і те, що нав'язана модель із часом стає менш чіткою та менш привабливою. Це, у свою чергу, стає передумовою для пошуку нових рішень. На тлі сучасних міжнародних відносин держав політичну дилему безпеки розглядають як структурну концепцію, згідно з якою зусилля держав-членів для забезпечення власної безпеки та незалежно від мотивів їх дій підвищують відчуття небезпеки в їхніх партнерів, оскільки кожна держава застосовує свої власні заходи захисту, а інші сприймає як загрози.

Політичні дилеми висувують ті країни, які з подвоєною силою вказали на складність шляхів вибору системних трансформацій. Більшість постсоціалістичних країн орієнтуються на соціальну ринкову економіку. Але провали ринкової економіки в Західній Європі змусили висувати дилеми подальших досліджень реформування економіки, використання різних соціально-економічних моделей [133].

#### *Історична дилема*

Економічна історія світу надає ряд аргументів на користь необхідності історичного сприйняття проблеми економічної безпеки держави. Спочатку її

сприймали крізь призму реалізації односторонньої політики та тільки із часом стали розглядати крізь призму багатосторонньої стратегії.

Узагальнюючи досвід історії економіки Європи та всього світу, зазначимо, що певні типи режимів сприяють розвитку багатства, а інші приводять до економічної деградації та економічного безладу. Основою в цій ситуації буде форма економічного устрою держави з погляду прогресу цивілізації, ознак розладу у світовій економічній системі, а також необхідності процесів перетворень.

Окрема група логістичної дилеми, з'являється тільки при певних умовах: розрахунки і погашення взаємних репарацій (наприклад, після 1 та 2 світової війни); врегулювання і погашення не збалансованих сальдо в міжнародній торгівлі (наприклад, колоніальні війни в Індії в ХІХ ст.); продаж і реструктуризація боргів (досвід історії давньої і сучасної Греції); внутрішні революції, в результаті зниження рівня життя (відсутність ефективного попиту, як реакція на порушення процесів соціального відтворення); витрати і доходи від експлуатації природних благ (океанів, морів, річок, транспортних шляхів). Ці приклади хоча і несуть у собі риси історичних, вказують на їх актуальність у відношенні різних форм допомоги, якоїсь групи країн (наприклад, країн Європейського Союзу) іншій групі країн (держав-членів, які потребують допомоги). Вони прийняті і реалізовані з точки зору забезпечення економічної безпеки не тільки в країні, але і в регіоні.

Хибний історичний вибір може призвести до руйнування матеріального потенціалу досягнень цілих поколінь, проектування перспективи розвитку країни, як в економічному, так і інтелектуальному, культурному чи екологічному аспектах. Неправильне залучення ресурсів може призвести до руйнування можливостей розвитку суспільства. Тому при виборі моделі економічної системи, а отже, і моделі економічної безпеки потрібно враховувати якість органів управління та самого управління [133].

*Соціально-психологічна дилема*

Формування економічної безпеки країни залежить також від осіб, які здійснюють цей процес. Перш за все, це включає в себе вибір стратегії здійснення проекту з погляду процесів глобалізації та регіоналізації, що ведуть окремі країни до мультикультурних товариств.

Ця ситуація пов'язана з питанням про те, чи всі члени суспільства певної країни зацікавлені в досягненні державної економічної безпеки? Відповідь на це питання вимагає адаптації до нового культурного середовища та його впливу на стратегію поведінки різних груп. Це можуть бути: інтеграція (розвивати свою власну культуру та контактувати з іншим культурами), асиміляція (включає виховання та пошук контакту з іншою людиною або соціальною групою), поділ (розвиток своєї власної культури та відсутність контакту з іншою культурою) або маргіналізація (власна культура не збагачується та не шукає контактів з іншими культурами). Кожна із цих стратегій по-різному впливає на взаємодію між людьми та організацію громадянського суспільства.

Соціологічні та психологічні дилеми потребують знайти відповідь на питання, куди прямує країна. Важливою складовою соціально-психологічної дилеми є психологічний аспект діяльності тих людей, що формують економічну безпеку [133].

#### *Правова дилема*

Процеси регіоналізації, інтеграції та глобалізації щодо процесів розвитку економічних безпеки вимагають від національних держав внести зміни, що визначають новий правовий порядок. Існуюча ситуація створює особливу правову дилему про необхідність прийняття нормативних актів для забезпечення економічної безпеки держави.

Складність забезпечення правових та законодавчих змін пов'язана з тим, що країни мають різні правові традиції, а це викликає безперервне перемішування правових національних систем з правом, що поширене в регіональних об'єднаннях (наприклад, ЄС). Закон передбачає примат права ЄС над національним. На практиці це виражається у вимогах негайного

застосування європейських рішень у національних системах та зобов'язання інтерпретації національного законодавства відповідно до європейських стандартів як до, так і після їх реалізації [133].

### *Логістична дилема*

Вольового рішення вимагає також дилема логістики. Вона відображає широкий набір проблем, вирішити які в період економічного спаду і кризи є одночасно і загрозою для економічної безпеки. Вона в значній мірі має характер економічний. Цей характер, а також походження логістики з військового середовища, а також її багатовікова історія, починаючи від стародавніх Греків і Римлян, а також правителів Далекого Сходу, підтверджує її корисність. Її сучасний розвиток вказує на життєздатність в XXI сторіччі. Корисним може виявитися також історичний досвід військової логістики. Логістика - ігноруючи її військовий і поточний характер - знаходячи собі право громадянства в ринковій економіці, сприяючи ефективності бізнес-процесів у просторі товарів і надання послуг, опосередковано впливає на процеси формування економічної безпеки. Роль і значення логістики постійно зростає в процесі глобалізації та регіоналізації. Одночасно зустрічаючи безліч областей і проблем, які належить вирішити. Зв'язано це з тим, що забезпечується організаційно-функціональна єдність фізичних матеріальних потоків і символічних інформаційних потоків, що керують цими потоками. Забезпечити це фізично повинна логістична інфраструктура, що виконує роль платформи для усіх логістичних процесів на основі сучасної технології і техніки.

Логістика, підтримуючи всі матеріальні форми, види та сфери підприємницької діяльності, повинна враховувати не тільки критерії економічної ефективності, а також стандарти, власне, логістики - як у мікро-, на рівні економічних суб'єктів, так і в масштабі мезо - на рівні галузей та галузей і в макро- масштабі - на рівні регіонів і країн, а також на регіональному і глобальному рівнях. Всі вони, будучи розроблені та



інтегровані на основі раціональних економічних критеріїв, що можуть розглядатися як логістика економічної безпеки.

Логістичні проблеми, через призму формування економічної безпеки, розглядаються і повинні розглядатися в трьох площинах: функціональній - як загальний процес управління, що включає планування, організацію, мотивацію і контроль; предметному - як фізичні потоки матеріалів, товарів, послуг і інформації між постачальниками і споживачами; і вартісний - як ефективний економічний процес орієнтований на задоволення потреб споживача. На їхній характер впливають численні організаційно-технічні особливості, такі як: висока продуктивність залучених ресурсів; виникнення і зміцнення ринку вимогливого споживача і масова комп'ютеризація всіх сфер соціально-економічного життя. А також тісно зв'язане з ним підвищення ефективності управління економічними процесами [133].

#### *Інституціональна дилема*

З інституціонального погляду для економічної безпеки суспільства важливо мати певні морально-етичні дилеми.

Суть морально-етичної дилеми зводиться до питання про соціальну рівність, справедливий розподіл виробленого багатства. Таким чином, це виявляється в розумінні та реалізації соціальної справедливості, що створює необхідність співпраці та можливість відповісти на питання про основні критерії розподілу. За своєю суттю морально-етичні дилеми стосуються соціальної солідарності, вирішення суперечності між особистими інтересами та соціальною рівністю.

Морально-етичні дилеми створюють необхідність визнання спільності економічної безпеки в короткостроковій і довгостроковій перспективі. Це порушує питання про обсяги поточного та майбутнього споживання. Чи є виправданим зниження поточного рівня споживання для інвестицій, що розширюють його в майбутньому для забезпечення сталого розвитку та досягнення вищого рівня споживання.

Дослідження економічної безпеки проводять у багатьох країнах світу лише останніми десятиліттями. Незважаючи на важливість проблеми, економічну безпеку вивчали фрагментарно або обмежувались однією з її складових, таких як фінансова, продовольча, енергетична, сировинна тощо.

Економічна діяльність сучасного підприємства пов'язана з погрозами і ризиками, природа яких все більше набуває інституційний характер. Масштаби цих процесів зростають внаслідок зростання динамічності і різноманіття впливів як внутрішніх факторів (власних), так і зовнішніх (глобальних, державних). Ці фактори можуть сприяти сприятливому розвитку підприємства, а можуть навпаки представляти небезпеки або загрози, що є загрозами економічної складової безпеки діяльності підприємств України. Вихід із зазначеної ситуації полягає в необхідності створення стійких інституційних амортизаторів ризику. Однією зі складових розвитку сучасної теорії економічної безпеки є формування моделі інституціональної економічної безпеки. Вона повинна базуватися на сукупності конституюючих і регулюючих принципів, які визначають ефективність діяльності підприємства і захист від реальної загрози і невизначеності. В цьому контексті метою є розвиток теоретичних положень, які розкривають зростаючу роль інституційних факторів у забезпеченні економічної безпеки підприємства [133].

В умовах ринкової конкуренції підприємства, які отримали широку господарську самостійність, виявилися і ситуаціях ризику і невизначеності. Тому підприємства зіткнулися з необхідністю створення нових підходів до забезпечення власної економічної безпеки.

Значний внесок у розвиток загальної теорії економічної безпеки внесли як вітчизняні, так і зарубіжні вчені.

Український вчений О.С. Власюк визначає основні категорії, які складають зміст теорії економічної безпеки. До них можна віднести:

- економічні інтереси;
- об'єкти економічної безпеки;

- суб'єктів національної безпеки;
- принципи економічної безпеки;
- функції безпеки;
- систему (складові) економічної безпеки;
- загрози економічній безпеці;
- характеристики економічної безпеки (внутрішня, зовнішня);
- фактори забезпечення економічної безпеки;
- форми, методи і засоби забезпечення економічної безпеки.

Категорія «економічна безпека» безпосередньо пов'язана з такими поняттями як «економічний інтерес», «економічна загроза», «захист». Від їх змістовного наповнення в значній мірі залежать форми, методи і засоби забезпечення безпеки. Саме протиріччя в конкретному змісті інтересів є джерелом внутрішніх і зовнішніх загроз безпеці.

Економічна безпека, виступаючи у формі економічної потреби та економічного інтересу реалізуються на індивідуальному, колективному, суспільному, глобальному рівнях. Потреби виступають як економічні інтереси, що є спонукальним внутрішньо іманентним мотивом в діяльності, спрямованої на задоволення потреб. Оскільки економічні потреби і інтереси формують базові об'єктивні категорії економічної системи суспільства, вони потребують захисту.

Виявлення і оцінка загроз економічній безпеці дозволяє створювати можливості корегування своєї поведінки окремим індивідумом або діяльності підприємством і уникати небезпеки та мінімізувати ризики.

Теорію економічної безпеки досліджували такі польські учені як К. Жукровська, Р. Зенба, Р. Кужняр та інші [221, 246, 247]. К. Жукровська досить широко описала різні аспекти безпеки. Вона ідентифікує безпеку як стан, при якому відсутня небезпека, причому визначає «тверді» і «м'які» аспекти безпеки. «Тверді» аспекти вона відносить до військової сфери, а «м'які», до цивільної. Безпека сфери економіки (економічна і політична стабільність, процвітання і лібералізація внутрішньої і міжнародної торгівлі)

вирішально зміцнює внутрішню безпеку будь-якої країни, адже в нових умовах вона набула нового змісту як складова міжнародної безпеки. Важко визначити, який з цих процесів почався раніше. Автор зазначає, що «добробут легше будувати разом, ніж один проти іншого».

Р. Зенба, визначає безпеку через такі фактори безпеки [230]:

1. Суб'єктні: національна безпека і міжнародна безпека;  
 2. Предметні: політична безпека, військова, економічна, соціальна, культурна, ідеологічна, екологічна, інформація і т.д .;

3. Просторові: особиста безпека (стосується окремих людей), локальна (державна, національна), субрегіональна, регіональна (коаліційна), транс регіональна і глобальна (універсальна);

4. Тимчасові: стан безпеки і процес безпеки;

Способи організації:

1) Індивідуальний: (односторонній) – гегемонізму наддержав, ізоляціонізм, нейтральність, неприєднання.

2) Колективний (система блоків) – кооперативна система безпеки, колективна система безпеки.

Ще одним важливим елементом розуміння феномену безпеки є її сприйняття як головної потреби, цінності та цілі для існування людини, соціальних груп. Р. Кужняр стверджує, зокрема, що безпека є основною екзистенційною необхідністю індивідів, соціальних груп і, нарешті, країн [205]. Мова йде не тільки про виживання, цілісність або незалежність, а та про безпеку розвитку, яка полягає в забезпеченні захисту і посилення єдності окремих осіб, організацій і націй.

Під економічною безпекою тієї чи іншої системи розуміється сукупність властивостей стану її виробничої підсистеми, що забезпечують можливість досягнення цілей всієї системи.

Український вчений А.С. Власюк відзначає, що для сучасної економіки характерними є катастрофи і ризики, природа яких набуває все більш інституційного характеру [29]. Їх масштаби зростають внаслідок зростання

трансакцій на світових фінансових ринках. Вони перетворюються на загрозу для реальної економіки цілих країн, що означає ризики для економічної складової національної безпеки країн з ліберальною економікою, до яких відноситься і Україна. Вихід із зазначеної ситуації, яка загрожує економічній діяльності господарських суб'єктів будь-якого рівня, полягає в створенні інституційних амортизаторів ризику. Тобто, розробка таких інститутів, що мінімізують ризики.

Система забезпечення економічної безпеки підприємства націлена на досягнення з найменшими витратами максимальної ефективності виробничого процесу, підвищення своєї ролі на ринку, максимальної адаптації суб'єктів реального сектора економіки до мінливих ринкової середовищі. Така ситуація спонукає до інституційних змін. Зміни можуть бути дискретними і безперервними. Під першими розуміють радикальні зміни в формальних правилах, які зазвичай відбуваються в результаті завоювань або революцій. Такі дискретні зміни мають певні спільні риси з переривисте еволюційними змінами (що характеризуються «точковим рівновагою»). Однак з історії відомо, що вони не часто бувають настільки революційними, як вважається. Якщо формальні правила змінюються, то неформальні обмеження швидко змінюватися не можуть, оскільки спираються на укорінене культурну спадщину, стійкі стереотипи мислення і способи дій.

Інституціональні зміни означають зміни економічного укладу сучасного суспільства, його інституціональної структури під дією значущих чинників, які накопичуються в процесі історичного розвитку.

Масштабність і складність інституціональних змін не тільки породжує розрив між встановленими правилами і механізмами забезпечення їх дотримання, а та може в цілому стати гальмом трансформаційних процесів.

Серед основних інституціональних правил і норм формування і розвитку ринкової економіки доцільно виділити такі:

- урегульованості процесів її формування, розвитку і їх керованості;

- взаємодоповнення і наступності;
- синергетичного ефекту;
- необхідною і достатньою конкуренції;
- інформаційної забезпеченості;
- вільного переливання ресурсів;
- індикативності.

Поки що сучасна теорія не в повній мірі відповідає на питання, як захистити економіку слаборозвинених підприємств і перетворити їх на процвітаючі, але знання фундаментальних характеристик інститутів, розроблених класиками інституційно-еволюційної теорії, дозволяє зробити певні узагальнення:

- основною умовою стійкого економічного розвитку підприємства є адаптивність його інституціональної матриці. Вона повинна бути настільки гнучкою, щоб пристосовуватися до технологічних, демографічних і навіть системних змін в суспільстві;

- істотною передумовою є створення стабільного конституційного устрою, що доповнюється неформальними нормами;

- формування сучасної ринкової економіки об'єктивно передбачає створення нових інституцій (асоціацій, концернів, консорціумів, корпорацій), які її стають «скелетом».

Для того, щоб визначити сутність інституціональних змін, зручно скористатися «формулою» опису будь-якого правила:

- опис ситуації, що характеризує умови розвитку норми і, як слід діяти індивіду відповідно до цього, доповненого правила;

- характеристика суб'єкта або адресата норми, що дозволяє визначити, які типи індивідів повинні дотримуватися правила;

- визначення встановленої дії, або змісту норми, яке допомагає зрозуміти, чим можуть або не можуть займатися адресати правила у відповідних ситуаціях;

- опис санкції за невиконання розпорядження, що дозволяє адресату норми визначити, які витрати він понесе, не виконавши встановлену дію;
- характеристика гаранта норми, тобто суб'єкта, який застосовує санкції до порушника правила; така характеристика дозволяє адресату норми точніше визначити очікувані втрати від порушення правила і прийняти більш обґрунтоване рішення.

Таким чином, зміна правила - це не зміна в поведінці, яке може бути викликане різними, зокрема випадковими, причинами, а зміна змісту компонентів правила, що дозволяють індивідам приймати рішення про свої дії [166].

Впровадження інституціональних інновацій здійснюється через так званий інституціональний ринок. В. Тамбовцев визначає інституціональний ринок як механізм інституційних змін.

С. Пейович вважає, що «ринок інститутів - це процес, що дозволяє індивідам вибирати правила гри в їх співдружності. За допомогою своїх добровільних взаємодій індивіди оцінюють переважаючі правила, визначають і перевіряють придатність нових. Найважливішою функцією цього конкурентного ринку виступає заохочення інституціональних інновацій та форм адаптивної поведінки». На ринку інститутів відбувається їх конкуренція («мета конкуренція», по Ф. Хайєк). Під «конкуренцією між правилами» мають на увазі конкуренцію між індивідами і групами, яка здійснюється за допомогою правил і інститутів. Перемога того чи іншого інституту означає, що він набув масового поширення в економічній поведінці господарюючих суб'єктів, а програш показує, що дане правило перестає застосовуватися взагалі або його дотримуються зрідка в певних ситуаціях. Дотримання індивіда того чи іншого правилом обумовлюється не тільки поточними економічними вигодами, а та соціокультурними умовами [166].

Узагальнюючи концепцію інституціональних змін, можна відзначити три важливих моменти:

– інституціональні зміни можна розглядати на основі загального поняття життєвого циклу, тобто слід виділяти фази зародження зміни (інституціональну інновацію), функціонування інституту і його відмирання, що може бути одночасно і фазою виникнення нового інституту;

– всередині фази інституціонального нововведення виділяється три основних джерела інновацій - запозичення, випадковий винахід, цілеспрямоване (умисне) винахід або інституційне проектування;

– на етапі поширення нового інституту важливо розрізнати два принципових механізму: державний примус до використання, що допускає вибір нового інституту через механізм політичного ринку, і добровільне прийняття господарюючими суб'єктами нового правила через механізм ринку інститутів.

Механізм інституціональних змін запускається шляхом об'єднання зовнішніх змін і внутрішнього накопичення знань.

Зміни в формальних правилах можуть стати результатом юридичних і законодавчих змін, змін до регулюючих правил, які вводяться владними структурами, а також змін в конституції, за якою будується вся система правил.

Зміни в неформальних обмеженнях здійснюються поступово і нерідко формують у індивідів альтернативні моделі поведінки, пов'язані з новим сприйняттям вигоди та витрат.

Інституціональні зміни залежать від траєкторії попереднього розвитку. Суть цієї залежності полягає в тому, що в кожен даний момент часу в економіці можуть відбутися не будь-які (довільні) інституціональні зміни, а лише ті, які виявляються здійсненими. У тих умовах, які склалися раніше, які, в свою чергу, виникли як наслідок попередніх аналогічних ситуацій [166].

Нова інституціональна економічна теорія розглядає інституціональні зміни через призму ринкових трансакцій, виділивши окремо інституційний ринок. На цьому ринку здійснюються наявні інституційні операції,



безпосередньо спрямовані на зміну існуючого інституціонального устрою, а також неявні, тобто дії з вибору певного правила, відповідно до якого може бути здійснений товарний обмін. Оскільки в результаті таких дій змінюється частота використання певних правил, змінюється і режим функціонування цих правил, а отже, відбувається зміна існуючої інституціональної структури.

До явної інституціональних операцій можна віднести встановлення нових правил державної реєстрації фірми або її товарного знаку, нового порядку ліцензування в якомусь регіоні, заняття певним видом діяльності і т.п. Для явних інституціональних операцій суттєво те, що вони визначають нове правило, не вказуючи і не зумовлюючи, які саме майбутні трансакції відповідно до нього будуть здійснюватися, фіксуючи тільки тип таких трансакцій. Саме таке завдання правила для певного типу трансакцій є метою укладення інституціональної угоди.

Суть неявних інституціональних операцій полягає в тому, що разом з конкретною товарною операцією неминуче здійснюється і вибір певної інституціональної форми, в якій відбувається ця товарна операція. Адже ніякої обмін (і ніяка інша трансакція) неможливий поза певної форми, порядку або алгоритму дій. При цьому вибирається і форма, яка видається економічному агенту або агентам найбільш ефективною серед відомих і (або) доступних їм форм, в якій здійснюється «базова» товарна трансакція. До неявних інституціональних операцій можна віднести: укладення угоди про постачання товарів з передоплатою або в бартерній формі; усне, а не письмове визначення нового порядку взаємодії працівників в організації і т. п. [166].

Оскільки порівняльна ефективність інститутів залежить від конкретних умов виконання дії, поширеність того чи іншого інституту в кожен даний момент або період часу виявляється опосередкованим функціонуванням інституційного ринку. Ця опосередкованість має місце навіть в тому випадку, коли даний інститут є об'єктом раніше здійсненої операції на політичному ринку, тобто індивіди прилаштовуються до курсу відповідного правила.

Трансформація економіки в період великих інституціональних змін нерозривно пов'язана з масовим створенням нових інститутів. Для їх створення необхідно інституціональне проектування. Під інституціональним проектуванням (ІП) розуміється діяльність, спрямована на розробку моделей економічних інститутів, свідомо і цілеспрямовано впроваджуваних в масове господарську поведінку. Основна проблема полягає в розробці таких правил і принципів діяльності, дотримання яких сприяло б ефективному вирішенню тих проблем, для подолання яких вони створювалися.

Відповідно до підходу, запропонованим В.Тамбовцевим, виділяється п'ять принципів ІП: 1) етапна повнота; 2) компонентна повнота; 3) достатня різноманітність стимулів; 4) максимальна захищеність від опортуністичного поведінки; 5) співучасть. Перші два принципи є загальними для будь-якої проектувальної діяльності, а останні три більш специфічні для інституціонального проектування.

Принцип етапної повноти проекту. Оскільки розробка проекту (нормативної моделі) передбачуваної колективної діяльності є різновидом процесу прийняття і реалізації управлінського рішення, послідовність етапів такої розробки збігається з послідовністю кроків при прийнятті рішень. Розглянемо ці етапи [166].

Визначення мети проекту. Він пропонує характеристику майбутнього бажаного стану економічних процесів, яке має настати в результаті функціонування створюваного інституту. Мета проекту - логічне заперечення будь-якої усвідомленої суб'єктом проблеми - небажаного, з його точки зору, стану економічних відносин, процесів, явищ.

Розробка варіантів досягнення мети. Це формування структур індивідуальної і групової діяльності економічних агентів, в результаті якої має здійснитися бажана зміна в економічних процесах. По-перше, кожен варіант розроблюваного проекту повинен відповідати другому принципу - принципу компонентної повноти проекту, тобто включати всі ті складові діяльності, без яких вона не може здійснитися. По-друге, оскільки

заздалегідь неясно, який саме економічний інститут дозволить найкращим чином здійснити бажану зміну, варіанти, які розробляються, повинні належати всім допустимим типам інститутів. Таким чином, на даному етапі необхідна розгорнута, багатоаспектна класифікація економічних інститутів. По-третє, наявність безлічі варіантів економічних інститутів як засобів досягнення тієї чи іншої мети ставить питання про критерії вибору одного з них для подальшого здійснення. Кожен з варіантів, який розробляється, повинен супроводжуватися прогноною оцінкою трансакційних витрат. Це відноситься і до пов'язаних витрат, які виникають у тих економічних агентів, на діяльність яких буде впливати реалізована інституціональна інновація.

Викладені вище ідеї і висновки можуть бути покладені в основу побудови інституціональної моделі економічної безпеки. Робота не з самим об'єктом (явищем, процесом), а з його моделлю дає можливість відносно швидко і безболісно досліджувати його основні (істотні) властивості і поведінку за будь-яких імовірних ситуацій (це переваги теорії) (В. Вітлінський). Об'єктом моделювання може бути реальна господарська система, один або кілька процесів, які розвиваються в такій системі.

Однією з таких моделей є модель економічної безпеки, яка діє на основі комплексу умов, які організують економічну діяльність кожного підприємства. Економічна безпека підприємства складається з декількох функціональних складових, які для кожного конкретного підприємства можуть мати різні пріоритети в залежності від характеру існуючих загроз. Основним фактором, що визначає стан економічної безпеки, є володіння підприємством стійкими конкурентними перевагами, що визначаються залежно від існуючих загроз.

З позицій інституціональної економічної теорії безпека включає дві об'єктивні її першопричини – виклики та загрози. Такий підхід вимагає зміни всієї системи змісту економічної безпеки та її захисту. Наявність і прояви загроз є першопричиною виникнення і наростання економічної безпеки, а її функціональність полягає у виявленні, локалізації та подоланні відповідних

загроз. Виклики генерують нові ситуації, за яких виникають певні потреби змін, а відповідно до них мають бути здійснені певні дії для досягнення конкретного стану безпеки. Тому в дослідженнях безпеки в різних вимірах мають бути чітко визначені виклики та загрози.

Економічна безпека підприємства - це процес створення та підтримки економічних інститутів для досягнення та збереження стійкого господарського стану, ефективного використання ресурсів у виробничому процесі, максимальної адаптації до мінливого ринкового середовища для запобігання ризикам через інноваційні та інвестиційні механізми розвитку.

Інституціональна модель економічної безпеки підприємства включає функціональні складові з різними пріоритетами, в залежності від характеру існуючих загроз. Загрози міняються в залежності від інституціонального середовища. Наприклад в умовах економічних криз, трансформації економіки, змін в організаційній структурі управління сутність економічної безпеки зводиться до збереження, виживання, пристосування підприємства до існуючих і очікуваних загроз. Інша справа – стабільність або економічний розвиток. В цих умовах критеріями і пріоритетами економічної безпеки будуть інші. Звідси витікає, що сам зміст економічної безпеки є процесом динамічним. Він не може бути виражений раз і назавжди. Тому для підприємств сфери залізничного транспорту, що знаходяться в процесі інституціональних перетворень, зміст економічної безпеки має відображати певні базові складові і особливі фактори, що виникають під впливом трансформаційних процесів.

Економічна безпека підприємства це створення умов для послаблення або уникнення негативних впливів, захист від існуючих і можливих загроз та досягнення мети діяльності в умовах конкуренції та ризиків.

Необхідно відзначити, що інституціональна модель економічної безпеки функціонує за допомогою:

- інституціонального механізму обмеження економічної влади еліт, що використовує методи поза-ринкові примусу, що обмежує конкуренцію і знижує ефективність;
- створення умов для перетворення короткострокових капіталів в довгострокові;
- вироблення принципів підтримки конкурентоспроможності для застосування технологічних і нетехнологічних конкурентних переваг.

Реалізація інституціональної моделі здійснюється через формування норм і правил, що відображають формальні обмеження (законодавство, що регулює правила і зміни в конституції) і неформальні - (норми, угоди, особисті стандарти чесності тощо) [166].

Надійне забезпечення економічної безпеки підприємства в сучасних умовах - проблема для всіх організацій незалежно від форм власності, виду діяльності. Ринкова економіка, жорстка конкуренція в ній є базовим джерелом виникнення економічних ризиків, загроз, небезпек, непередбачених ситуацій. Саме такий стан сучасності вимагає відповіді на поставлені питання: як уникнути впливу негативних загроз і ризиків, що зробити для того, щоб цей вплив був мінімальним, як ефективно управляти підприємством в таких ситуаціях, як досягти стабільного і безпечного стану в бізнесі.

Відбуваються структурні зміни в економіці змушують підприємства до реалізації власних моделей економічного розвитку, які засновані на інституційних змінах. Необхідно формування загальної моделі захисту власних економічних інтересів від можливих потрясінь ринку і від внутрішніх виробничих проблем.

### **Висновки до розділу 1**

У першому розділі «Інституціональний дискурс економічної безпеки підприємств залізничного транспорту» розкриті теоретико-методологічні засади трансформації і зміст економічної безпеки підприємств залізничного

транспорту в системи національної безпеки держави, обґрунтовуються нові підходи до визначення поняття «економічна безпека», його трактування як явища і процесу, місця в сучасній економічній науці, що породжені сучасним станом і характером ризиків економічної життєдіяльності господарських суб'єктів, окремих національних економік і глобального господарства в цілому.

Обґрунтовується методологія як цілісна система теоретичних підходів, принципів, методів і сукупності понять для отримання достовірних знань щодо сутності досліджуваного об'єкту. Розглядаються теоретичні підходи як логічно зв'язані процеси формування принципів і методів пізнання змісту об'єкту дослідження.

Визначається зміст концепції економічної безпеки відносно національної економіки і категорій, що її характеризують, які, з одного боку, виступають як відносно ізольовані макросистеми (або підсистеми) суспільства, з іншого боку, як сукупність ресурсів та результат економічної діяльності. Кожен з цих підходів дозволяє розкрити різні сторони її сутності, структуру та функції. В умовах ринкових відносин підприємства отримують можливість здійснювати весь спектр суспільно-економічної діяльності, набувають інфраструктурних функцій та широкої господарської самостійності. За таких умов формується середовище ринкової конкуренції, якому властивий стан ризику та невизначеності. У широкому розумінні безпека – це здатність до виживання, незалежності, самобутності, відтворення, тобто всього того, що забезпечує можливість розвитку.

Обґрунтовується положення щодо зміни постановки питань, пов'язаних з ризиками та безпекою господарюючих суб'єктів. У зв'язку із цим у теорії безпеки науковці визначають дві об'єктивні першопричини безпеки – виклики та загрози. Така ситуація вимагає зміни всієї системи захисту економічної безпеки. Наявність і прояви загроз є першопричиною виникнення та розвитку поняття «економічна безпека», а її функціональність полягає у виявленні, локалізації та подоланні відповідних загроз. Виклики

генерують нові ситуації, за яких виникають певні потреби, відповідно до них мають бути здійснені певні дії для досягнення конкретного стану безпеки. Тому в дослідженнях економічної безпеки в різних вимірах мають бути чітко визначені виклики та загрози. Тільки такий підхід дає змогу отримати об'єктивну оцінку феномена безпеки.

Зроблено висновок, що структурні зміни в економіці змушують підприємства до реалізації власних моделей економічної безпеки і розвитку, які засновані на інституційних змінах, необхідність формування моделі захисту власних економічних інтересів від можливих потрясінь ринку і від внутрішніх виробничих проблем.

Результати дослідження, сформульовані у даному розділі, узагальнено в працях автора [161, 163, 167, 172, 173, 174, 175, 176, 180, 184, 191, ].

## РОЗДІЛ 2

### ГЕНЕЗА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

#### **2.1. Загальна організаційно-економічна характеристика Державного підприємства «Придніпровська залізниця»**

У сучасних умовах розвитку світової та національної економік, для якого характерні перехрещення інтересів учасників, фінансові потрясіння, швидка зміна кон'юнктури ринку товарів, робіт, послуг, оцінювання фінансового та економічного стану підприємства є запорукою його існування, присутності на відповідному ринку, створення позитивного іміджу та можливості забезпечення прибутковості своєї діяльності. Прийняття ефективних економічних рішень підприємством-виробником, підприємствами-партнерами та іншими учасниками ринку на сьогодні неможливе без усебічного дослідження умов і процесів господарювання [153].

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту.

Експлуатаційна мережа залізниць України складає майже 22 тис. км, з яких 45% електрифіковано. За обсягами вантажних перевезень залізниці України займають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн.

Важливість залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється і тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море [92].



Українські залізниці безпосередньо межують і взаємодіють із залізницями Росії, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини та забезпечують роботу із сорока міжнародними залізничними переходами, а також обслуговують 18 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну [92]

Територією України проходять 3 залізничних транспортних коридори – № 3, 5, 9. Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з пан'європейським коридором № 7, який проходить річкою Дунай. Сьогодні довжина національної мережі залізничних транзитних коридорів в Україні складає 3162 км. Це головним чином двоколійні електрифіковані, обладнані автоблокуванням магістралі, що характеризуються високим рівнем використання технічних засобів. Окрім того, розвиваються перевезення по міжнародному транспортному коридору ТРАСЕКА (Європа – Кавказ – Азія).

Найбільшим підприємством галузі є Укрзалізниця (Державна адміністрація залізничного транспорту України), яка здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому та міждержавному сполученнях та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць.

На залізницях функціонують 1447 залізничних станцій, 55 локомотивних і 48 вагонних депо, 110 дистанцій колії, 69 дистанцій сигналізації і зв'язку, 44 дистанцій енергопостачання.

Інвентарний парк пасажирських вагонів основних перевезень становить 5 291 одиницю, які експлуатуються понад встановлений нормативний термін (9 більше 28 років), що складає 61,5% інвентарного парку. Крім того, частка вагонів віком від 10-20 років становить 2,8%, а віком до 10 років – лише 6%. Темпи старіння парку пасажирських вагонів значно опереджають його оновлення, загальний коефіцієнт зносу становить 86,6%.

Загальний парк вантажних вагонів становить 111 100 одиниць, повністю амортизовано 89,8%.

Експлуатаційна протяжність головних колій становить 20 997,4 км (75% - безстикові колії), електрифікованих колій – 9 990 км (44,3%) [92].

Залізниці України до останнього часу забезпечували потреби економіки і населення у перевезеннях. Досягалось це, в основному, завдяки надлишку технічних потужностей, створених за часів СРСР за рахунок централізованого бюджетного фінансування. За останні більш ніж 20 років капіталовкладення в оновлення основних засобів відбувались виключно за рахунок власних коштів залізниць, які не дозволяють забезпечити навіть нормальне відтворення основних засобів, особливо їх активної частини – рухомого складу. На сьогодні технічний ресурс залізниць практично вичерпано. Існує загроза незабезпечення залізничним транспортом у подальшому потреб економіки України у перевезеннях.

У період 1992-2015 роки темпи зростання цін на споживану продукцію перевищували зростання тарифів на перевезення, що не дозволяло оновлювати рухомий склад та інфраструктуру за рахунок власних коштів залізниць. Передбачені Законом України «Про залізничний транспорт» (постанова Верховної Ради України № 274/96-ВР від 04.07.96) кошти з бюджету на будівництво і модернізацію магістральних ліній та придбання рухомого складу для пасажирських перевезень не виділялись. Практично не виділялись кошти з місцевих бюджетів на придбання електро- та дизель-поїздів для перевезень пасажирів у приміському сполученні, збитки від соціально-необхідних приміських пасажирських перевезень повністю не відшкодовувались.

Пропускна спроможність окремих дільниць та напрямків залізниць знаходиться на критичній межі. З метою ліквідації «вузьких місць» на мережі залізниць України, покращення техніко-експлуатаційних можливостей об'єктів інфраструктури необхідно провести їх технічне переоснащення та модернізацію [91].

Через катастрофічну зношеність рухомого складу, невідповідність між придбанням і списанням вантажних вагонів та локомотивів існує загроза

незабезпечення потреб промислових галузей економіки у перевезеннях вантажів, з відповідними витратами для держбюджету, зниженням показників економічного розвитку країни.

Майже вичерпано резерви провізних спроможностей через граничну зношеність та низьку продуктивність пасажирського рухомого складу. Неприйняття дієвих заходів щодо оновлення пасажирського рухомого складу призведе до неможливості виконання пасажирських перевезень в повному обсязі та, як наслідок, зниження мобільності населення.

Основні проблеми, що потребують вирішення:

- підвищення пропускної спроможності мережі залізниць України;
- оновлення та модернізація основних фондів;
- технічне і технологічне відставання українських залізниць від залізниць європейських країн;

- недостатність власних джерел для оновлення основних фондів, відсутність державної підтримки інноваційного розвитку залізничної галузі і низький рівень інвестиційної привабливості у частині залучення інвестицій, що обумовлює граничний фізичний знос та невідповідність технічного оснащення залізниць сучасним вимогам;

- необхідність реформування управління галуззю з метою створення системи із чітким розмежуванням господарських функцій і функцій державного управління;

- виконання залізницями державних і соціальних функцій (перевезення пільгових категорій пасажирів, утримання малодіяльних збиткових ліній) у поєднанні із регульованими Урядом низькими тарифами на перевезення пасажирів та відсутністю дієвого механізму компенсації збитків від надання суспільно значущих послуг суттєво обмежує можливості техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту, призводить до перехресного фінансування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних, що суперечить вимогам директив ЄС [92].

Потреба в коштах, необхідних для виконання секторальної політики складає приблизно 20-30 млрд. грн. щорічно (без урахування коштів, необхідних для відновлення зруйнованої інфраструктури залізничного транспорту в зоні проведення антитерористичної операції на сході України), в тому числі:

- на оновлення рухомого складу – 15-20 млрд. грн.;
- на реконструкцію та технічне переоснащення об'єктів інфраструктури, рухомого складу – 4-6 млрд. грн.;
- на реалізацію інвестиційних проектів – близько 2 млрд. грн.

Крім того, на відновлення об'єктів залізничного транспорту, які постраждали під час бойових та терористичних подій на Сході України необхідне фінансування в розмірі 483,7 млн. грн.

Державне підприємство «Придніпровська залізниця» (ДП «Придніпровська залізниця», Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця») має багаторічну історію, яка бере свій початок з 1873 р., в якому було засновано Катерининську залізницю. У 1936 р. її було перейменовано в Сталінську. З 1961 р. залізницю названо Придніпровською, у 1991 р. вона була зареєстрована Дніпропетровською міською радою як Державне підприємство «Придніпровська залізниця». За часи свого існування залізниця стала надпотужним розгалуженим транспортним підприємством з розвиненою інфраструктурою, яке розташоване на території восьми областей Центрального та Південного регіонів України: Дніпропетровської, Запорізької, окремих районів Харківської, Миколаївської, Донецької, Херсонської та Кіровоградської областей загальною площею 93 тис. квадратних кілометрів із населенням понад вісім мільйонів осіб.

Державне підприємство «Придніпровська залізниця» – створене відповідно до Законів України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», Цивільного та Господарського кодексів України державне підприємство, яке діє як державне комерційне підприємство, засноване на державній власності, і входить до сфери управління Міністерства

інфраструктури України, підпорядковане Державній адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця» [93].

Основними видами діяльності Державне підприємство «Придніпровська залізниця» є: вантажний залізничний транспорт, пасажирський залізничний транспорт міжміського сполучення, пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення, допоміжне обслуговування наземного транспорту, інша допоміжна діяльність у сфері транспорту. Мета діяльності підприємства:

- надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом, надання на підставі окремих угод послуг з користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури залізниці, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування;

- забезпечення безпеки руху поїздів, збереження рухомого складу, вантажів, що перевозяться, та дотримання вимог охорони праці працівників;

- забезпечення безпеки життя та здоров'я громадян, які користуються послугами залізничного транспорту;

- утримання в належному стані споруд, пристроїв та технічних засобів, що забезпечують нормальне функціонування перевізного процесу;

- дотримання вимог охорони навколишнього природного середовища від забруднення та інших шкідливих впливів на нього;

- забезпечення готовності аварійно-технічних, пожежних підрозділів до дій в умовах надзвичайних обставин та аварійних ситуацій;

- заготівля, обробка та реалізація окремих видів ресурсоцінних відходів, збирання, заготівля окремих видів відходів як вторинної сировини;

- надання на підставі окремих угод послуг, пов'язаних з користуванням залізничними коліями та засобами підприємства, для забезпечення потреб у перевезеннях вантажів і пасажирів у визначеному регіоні транспортної мережі [93].

До складу залізниці входять служби, відособлені (відокремлені) структурні підрозділи, які не мають права юридичної особи. Свою діяльність вони здійснюють на підставі положень, затверджених начальником залізниці, відповідно до вимог Господарського кодексу України.

У сукупності Державне підприємство «Придніпровська залізниця» включає 131 структурний підрозділ, який не має статусу юридичної особи. Для забезпечення діяльності за залізницею закріплені основні фонди: транспортні засоби та споруди господарств (колійного, локомотивного, вагонного, пасажирського тощо), передавальні пристрої енергопостачання, сигналізації та зв'язку та інші механізми та обладнання. До складу Державного підприємства «Придніпровська залізниця» входять 4 дирекції залізничних перевезень. Ремонт і технічне обслуговування локомотивів здійснюють 10 локомотивних депо; ремонт і технічне обслуговування електропоїздів – 4 моторвагонних депо; підготовку вагонів для перевезень вантажів і пасажирів – 10 вагонних депо, 5 пасажирських вагонних депо і 1 пасажирська дільниця; ремонт і поточне утримання колійного господарства – 17 дистанцій колії та 6 колійно-машинних станцій, 4 дистанції захисних лісонасаджень і 1 дорожній центр механізації колійних робіт та ремонту колійної техніки; технічне обслуговування та утримання пристроїв СЦБ і зв'язку – 12 дистанцій сигналізації та зв'язку; сталу роботу енергетичного господарства – 7 дистанцій електропостачання; обслуговування вантажів та контейнерів – дистанція вантажно-розвантажувальних робіт; ремонт і поточне утримання виробничих та житлових будівель, будівельно-монтажні роботи, капітальний і поточний ремонт основних засобів залізниці – 6 будівельно-монтажних експлуатаційних управлінь та спеціалізований будівельно-монтажний поїзд. На ринку залізничних перевезень Державне підприємство «Придніпровська залізниця» не має конкурентів, тому досліджуване підприємство є природним монополістом у тих областях, які обслуговує (Дніпропетровська, Запорізька). Щоб охарактеризувати діяльність Державного підприємства «Придніпровська залізниця» з погляду

ефективності ведення фінансової та господарської діяльності, необхідно дослідити процес формування чистого прибутку підприємства [93].

Період 1991–2001 рр. характерний докорінною зміною соціально-економічних відносин, утворенням принципово нової економіки та систем управління незалежної держави. За цей час демонтовано основні підвалини адміністративно-командної системи, сформовано основний каркас ринкової інфраструктури та ринкових інститутів, затверджено основи відповідної законодавчої бази.

Слід визначити основні принципи, на яких повинна ґрунтуватись робота залізничного транспорту за нових умов. Узагальнено їх можна звести до трьох основних позицій: усе майно залізничних підприємств, організацій та установ на території України, за винятком взаємно узгоджених випадків, є власністю України; залізничний транспорт повинен усебічно сприяти ефективному розвитку економіки України та забезпеченню потреб населення в перевезеннях, а також транспортно-економічним зв'язкам у межах економічного співробітництва; нагальним завданням стало створення єдиних цілеспрямованих умов регулювання міждержавних відносин на підставі міжурядових угод.

Для реалізації зазначених принципів необхідні організаційні структури управління залізницями, які на той час були представлені такою схемою: Державна асоціація залізниць України – орган, який об'єднує всі залізниці та інші технологічно пов'язані з ними підприємства та організації, а також їх соціальну інфраструктуру; управління 6 залізниць з діючими організаційними структурами. На перехідний період зберігалась чинність нормативних документів, які регламентували умови та технологію перевезень та безпеку руху.

З метою організації ефективного управління залізничним транспортом та забезпечення потреб народного господарства та населення в перевезеннях Кабінет Міністрів України прийняв Постанову «Про створення Державної адміністрації залізничного транспорту України» від 14 грудня 1991 р. № 356.

Нею було передбачено, що Укрзалізниця є державним органом управління, який здійснює керівництво залізничним транспортом. У її відання були передані Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниці, а також всі інші розташовані на території України підприємства, установи та організації, що були підпорядковані Міністерству шляхів СРСР [92].

До основних завдань новоствореного міністерства належали: державна політика в галузі транспорту, створення національної транспортної системи, забезпечення безпеки руху, взаємодія всіх видів транспорту та координація їх діяльності, підготовка нормативних актів та цільових державних програм з питань транспорту, формування основних напрямів економічної, науково-технічної, соціальної політики та економічної безпеки, зовнішньоекономічна діяльність, сертифікація, тарифна та інвестиційна політика. Для виконання цих завдань у структурі Мінтрансу було створено департаменти авіаційного, автомобільного, залізничного, морського і річкового транспорту та автомобільних шляхів.

Укрзалізниця на 1 січня 1993 р. мала у своєму складі 6 залізниць, 27 відділків, близько 2 тис. залізничних станцій, 75 локомотивних і 83 вагонних депо, 3 метрополітени, понад 300 дистанцій колії, енергопостачання, автоматики, телемеханіки і зв'язку, вантажно-розвантажувальних робіт, цивільних споруд та інші підприємства. У складі залізничного транспорту України функціонувало орендне підприємство промислового залізничного транспорту, яке включало 32 самостійних підприємства промислового залізничного транспорту.

Основною діяльністю залізниць є послуги з перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу, пошти та пов'язані з ними послуги, передбачені преїскурантами (тарифами). Складовою загальногосподарської діяльності є діяльність усіх взаємопов'язаних підприємств та структурних підрозділів, спрямована на виконання єдиного перевізного процесу, тобто



експлуатаційна (перевізана) та підсобно-допоміжна діяльність, пов'язана з обслуговуванням експлуатаційної діяльності.

Експлуатаційна діяльність – діяльність відокремлених підрозділів, що безпосередньо пов'язана з перевезенням пасажирів, вантажів, вантажобагажу тощо.

Підсобно-допоміжна діяльність – діяльність відокремлених підрозділів, пов'язана з виконанням ряду допоміжних операцій та організацією виробництва, продукцію (послуги) яких використовують переважно для потреб експлуатаційної діяльності.

Постановою КМУ затверджено перелік робіт (послуг), що належать до основної діяльності залізничного транспорту, та порядок розподілу доходних надходжень від основної діяльності.

До робіт (послуг), що виконують (надають) підрозділи основної діяльності залізниць, належать:

- поточне утримання, профілактичний огляд, обслуговування та всі види ремонту основних фондів, інвентарю, що використовується в основній господарській діяльності.

- експлуатація локомотивів, вагонів, дизель - та електропоїздів, їх екіпірування та прибирання;

- підготовка вагонів і контейнерів до перевезень;

- маневрова робота, супроводження поїздів;

- продаж квитків;

- навантаження, перевантаження, розвантаження, приймання, видавання та кріплення вантажів, перевірка правильності їх навантаження та кріплення;

- охорона вантажів, основних засобів, інвентарю;

- утримання смуги відведення, пристроїв захисту від снігу, піску та вирощування захисних лісонасаджень;

- збір та опрацювання інформації з перевезень;

- випробувальні роботи на залізницях;

- інформаційні операції щодо роботи залізничного транспорту;
- роботи, пов'язані з ліквідацією пожеж, аварій та катастроф, якщо їх виконують відновні та пожежні поїзди, які перебувають на балансі залізниць;
- роботи, пов'язані з технологічною обробкою перевізних документів;
- водо - та електропостачання [106].

Процес виробництва на залізницях має безперервний характер, перевезення нерідко починаються на одній залізниці, а закінчуються на іншій, або здійснюються за участю декількох залізниць.

Доходні надходження – це платежі, нараховані за перевезення вантажів, пасажирів, вантажобагажу, пошти та пов'язані з ними послуги, що підлягають розподілу між залізницями, які беруть участь у цих перевезеннях.

Доходи від перевезення – це кошти, які належать залізниці за виконані в її межах перевезення та пов'язані із цим послуги.

Виручка від перевезень – грошові кошти за перевезення та інші операції, пов'язані з перевезеннями, що надходять через технологічні центри з оброблення перевізних документів (ETехПД), каси станцій та вокзалів на поточні рахунки.

Розподіл нарахованих доходних надходжень від перевезення вантажів та пасажирів здійснюється за тарифним принципом за кожним проїзним (перевізним) документом з виділенням окремих видів сполучень і статей доходу [12].

Розподіл доходів від перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу, пошти в міжнародному сполученні здійснюється розрахунковим центром міжнародних перевезень Укрзалізниці (РЦП) пропорційно відстані, визначеній на основі одержаних розрахункових відомостей щодо балансу та сальдо згідно з Правилами комплексних розрахунків між залізничними адміністраціями держав.

Доходи залізниць, отримані від основної діяльності залізничного транспорту, до цього часу визначались у межах доходних надходжень, перерозподілених між залізницями Укрзалізницею (право на доходи). Право

перерозподілу доходів залізниць, отриманих від господарської діяльності залізничного транспорту, з метою ведення податкового обліку було встановлено Податковим кодексом (податок на прибуток підприємства).

Фінансування витрат залізниці здійснювалось відповідно до затверджених щомісячних прогнозних надходжень виручки від перевезень та її використання. Виручка від перевезень – грошові кошти за перевезення та інші операції, пов'язані з перевезеннями, що надходять через технологічні центри з оброблення перевізних документів, каси станцій та вокзалів на поточні рахунки [99].

Зі створенням ПАТ «Українська залізниця», порядок фінансових потоків змінився. впроваджуються фінансово-економічної моделі, здатні забезпечити розподіл фінансових потоків за видами діяльності. На другому етапі реформи буде створена вертикально-інтегрована система внутрішнього управління, що забезпечить розділення управління окремим видом бізнесу. В результаті цього будуть розділені фінансові рахунки кожного виду діяльності, що суттєво вплине на прозорість фінансових потоків Укрзалізниці. В результаті таких змін очікується підвищення ефективності кожного виду діяльності. Важливою складовою намічених змін має проведення аналізу витрат на кожний вид діяльності, що дозволить розробити обґрунтовані тарифи. Фінансування за видами діяльності дозволить отримати інформацію про суми перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і таким чином визначити можливий обсяг підтримки збиткових перевезень та ліквідувати перехресне субсидування [37].

Фінансово-господарський аналіз діяльності підприємств є початковим етапом технології оцінювання економічної безпеки, що передуює визначенню її рівнів і дає змогу розрахувати рівень економічної безпеки як поєднання кількісних та якісних сторін.

Для забезпечення ведення єдиної організації бухгалтерського обліку на залізниці створено фінансово-економічну службу, яка є окремим

структурним підрозділом апарату управління залізниці та підпорядкована заступнику начальника залізниці з економічних питань.

Аналіз структури та змін у вартості активів підприємства проводять шляхом зіставлення показників активу балансу на початок і кінець звітного періоду за видами активів. За даними визначають абсолютне та відносне зростання (коефіцієнт зростання) кожного виду активів.

Для забезпечення ведення бухгалтерського обліку в структурних підрозділах залізниці створені бухгалтерії на чолі з головним бухгалтером, який безпосередньо підпорядкований керівнику структурного підрозділу. Бухгалтерський облік господарських операцій здійснюється згідно з Планом рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій залізничного транспорту України, затвердженим наказом Укрзалізниці, який розроблений відповідно до Плану рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств, затвердженого наказом Міністерства фінансів України.

Фінансово-економічну службу залізниці очолює начальник служби, вказівки якого з питань бухгалтерського обліку та звітності, планування, фінансування, контролю за надходженням доходів є обов'язковими для виконання всіма структурними підрозділами залізниці.

Підставою для бухгалтерського обліку господарських операцій є первинні документи, які фіксують факти здійснення господарських операцій.

Оформлення первинних документів здійснюється відповідно до Положення про документальне забезпечення записів у бухгалтерському обліку, затвердженому наказом Міністерства фінансів України.

Відповідальність за організацію фінансово-господарської діяльності та забезпечення фіксування фактів здійснення всіх господарських операцій у первинних документах, збереження оброблених документів, реєстрів і звітності протягом встановленого терміну, але не менше трьох років, покладається на керівників дирекцій залізничних перевезень, галузевих

служб, структурних підрозділів відповідно до законодавства та установчих документів.

Дирекції залізничних перевезень, галузеві служби, які мають структурні підрозділи, на підставі окремої фінансової звітності підпорядкованих їм структурних підрозділів складають загальну фінансову звітність у встановленому обсязі. Показники загальної фінансової звітності дирекцій залізничних перевезень, галузевих служб та показники фінансової звітності структурних підрозділів дорожнього підпорядкування включаються до загального фінансового звіту залізниці.

Залізниця складає та надає загальну фінансову звітність за видами діяльності до Укрзалізниці.

Начальник фінансово-економічної служби залізниці спрямовує та координує діяльність інших служб і структурних підрозділів залізниці з фінансово-економічних питань, несе персональну відповідальність перед начальником залізниці за реалізацію покладених на фінансово-економічну службу завдань та виконання нею своїх функцій. Начальник фінансово-економічної служби залізниці здійснює керівництво службою та має право першого підпису на всіх банківських документах, які стосуються діяльності залізниці; одержувати від служб та структурних підрозділів фінансово-економічні розрахунки та обґрунтування, пов'язані зі складанням планів, заявок, звітів про їх виконання, бухгалтерську та управлінську звітність; брати участь у перевітках цільового використання коштів службами та структурними підрозділами.

Кажучи про методику фінансово-господарської діяльності, то вона розроблена з метою визначення об'єктивних і суб'єктивних причин збитковості, забезпечення єдності підходів при оцінці фінансово-господарського стану та ефективності управління суб'єктів державного сектору економіки України.

Отже, у системі управління фінансово-господарський контроль є не надзвичайним заходом, а невід'ємною частиною управління, тому що не

можна здійснювати управління без систематичного контролю за матеріальними цінностями та грошовими коштами, їх раціональним використанням, операціями та процесами, які пов'язані з виробництвом і реалізацією продукції та сировини. В умовах ринкової економіки велике значення має своєчасність і результативність контролю. Від цих факторів багато в чому залежить ефективність виробництва та реалізації продукції. Поряд із цим контроль необхідно здійснювати за допомогою різних органів і служб не ізольовано, а системно та комплексно.

З метою вдосконалення контролю на підприємствах і об'єднаннях промисловості важливо чіткіше визначити функції різних контрольних органів, координувати їх діяльність. Це дає змогу усунути формалізм та дублювання в контрольно-ревізійній роботі, підвищити її дієвість і результативність

Загальна протяжність залізниці Державного підприємства «Придніпровська залізниця» становить понад 3200 км, або 14,5% загальної довжини залізничної мережі України. З них 58,4% електрифіковано, 83,4% колій обладнано системою автоматичного регулювання руху, 90% станцій – електричною централізацією, більше ніж 55% становить безстикова колія.

Перевізну роботу виконують 244 станції, з яких 4 – сортувальних, 7 – пасажирських, 67 – вантажних, 19 – дільничних.

Густота залізничної мережі в Наддніпрянщині у 2–2,5 рази менша, ніж у Донбасі, що пов'язано переважно з меншою насиченістю території заводами, фабриками, шахтами, а також з наявністю в межах дороги річкового транспорту (р. Дніпро).

Керівництво залізницею здійснює її начальник, який за поданням органу управління майном призначається на посаду Кабінетом Міністрів України, згідно із чинним законодавством. Наймання начальника залізниці здійснює орган управління майном шляхом укладання з ним контракту. Керівництво залізницею забезпечує начальник залізниці через апарат управління залізницею, організаційну структуру якої, згідно з

Рекомендованими штатами залізниць, затвердженими Укрзалізницею, затверджує начальник залізниці.

На дату прийняття рішення про відкрите (публічне) розміщення облігацій зареєстрований капітал емітента є повністю сплаченим та становить 3 329 129 000,0 грн. Статутний капітал статутними документами не визначено [27].

Придніпровська залізниця – одна з найнапруженіших за обсягом відправлення вантажів: вугілля, залізної та марганцевої руди, чорних металів, будівельних матеріалів, сільськогосподарської продукції. Питома вага загального навантаження становить 30,5%, а розвантаження – майже 24%. На частку Придніпровської залізниці припадає 22,8% вантажообігу і стільки ж відсотків пасажирообороту залізниць України.

Розпорядженням КМУ схвалено Стратегію розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р. У цьому документі визначено основні напрями реалізації Стратегії, а саме стосовно технічного переоснащення об'єктів інфраструктури Придніпровської залізниці, зокрема:

- модернізація залізничних ліній за напрямками міжнародних транспортних коридорів;

- підвищення пропускної спроможності залізничних ліній за напрямками Знам'янка – Долинська – Миколаїв – Херсон – Джанкой та Куп'янськ – Полтава – Користівка – Знам'янка – Одеса;

- модернізація об'єктів інфраструктури залізничних ліній за напрямками Київ – Коростень – Шепетівка, Київ – Полтава – Харків – Донецьк, Київ – Львів, Київ – Миронівка;

- подальша електрифікація залізничних ліній з інтенсивним рухом вантажних поїздів;

- упровадження пристроїв, що підвищують безпеку руху поїздів та автомобільного транспорту на залізничних переїздах;

- будівництво шляхопроводів замість залізничних переїздів та огороження залізничних ліній та межах населених пунктів;

- технічне переоснащення колійного господарства, забезпечення подальшої механізації технологічних процесів;
- збільшення міжремонтних строків експлуатації залізничних колій;
- забезпечення залізниць рухомим складом вітчизняного виробництва, здатним істотно підвищити техніко-технологічні показники, зокрема щодо: підвищення швидкості руху вантажних поїздів до 100–120 і пасажирських – до 160–200 кілометрів за годину; збільшення маси поїздів, відстані безоглядового та міжремонтного пробігу транспортних засобів, строку їх експлуатації тощо [169].

У своїй діяльності, Державне підприємство «Придніпровська залізниця» керується чинним законодавством України, наказами та іншими нормативними актами Міністерства транспорту України, Укрзалізниці.

Основними ризиками в діяльності залізниці є:

- висока залежність від державного регулювання тарифів на перевезення;
- чутливість транспортної галузі до загального стану ділової активності в економіці України, а також до динаміки розвитку основних галузей – споживачів послуг;
- залежність від основних споживачів транспортних послуг, особливо в частині вантажних перевезень;
- чутливість до зміни вартості паливно-мастильних матеріалів та електроенергії, частка яких становить 1/5 операційних витрат залізниці, а також металопродукції;
- збитковість пасажирських перевезень (витрати від пасажирських перевезень покриваються доходами за 2013 р. на 64,6%) та відсутність повної компенсації втрат доходів, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій пасажирів;
- значний знос основних виробничих фондів та недостатній обсяг інвестицій, необхідних для оновлення основних виробничих фондів і забезпечення інноваційного розвитку;



- відсутність державних дотацій на оновлення рухомого складу та розвитку інфраструктури;
- залежність від монетарної політики України;
- залежність від політичної стабільності в Україні [93].

Придніпровська залізниця є монополістом на ринку вантажних перевезень, тарифну політику перевезень регулює Міністерство інфраструктури України. Тобто залізниця обмежена в можливості здійснювати управління тарифною політикою.

Середньооблікова чисельність штатних працівників облікового складу (осіб) залізниці за 2014 р. становить 45 876 осіб, середня чисельність позаштатних працівників за 2014 р. – 167 осіб. Фонд заробітної плати у 2014 р. – 2 376627,4 тис. грн, що на 310 286,1 тис. грн менше від попереднього року. З метою підвищення якості професійного складу працівників залізниці, формування в них уміння працювати в нових економічних умовах та забезпечення на цій основі високої продуктивності праці було проведено підвищення кваліфікації працівників залізниці за різними формами. За 2014 р. підвищили кваліфікацію 8922 працівники залізниці. Навчено нових професій на виробництві 1209 працівників. Пройшли навчання на довгострокових курсах підвищення кваліфікації 1513 керівних працівників та фахівців залізниці, на курсах цільового призначення 889 осіб зазначеної категорії. Серед робітників пройшли підвищення кваліфікації 6378 осіб [93].

У 2014 р. діяла дистанційна форма підвищення кваліфікації керівників, професіоналів, фахівців.

Для омолодження кадрового складу підрозділи залізниці надавали робочі місця молоді. Протягом року молоді було надано 346 перших робочих місць, з них:

- випусникам вищих навчальних закладів – 176 особам, з них 132 молодих спеціалісти;
- випусникам професійно-технічних училищ, ліцеїв – 145 особам;

– випускникам загальноосвітніх шкіл – 24 особам.

Як і в минулі роки, протягом звітного року на залізниці приділяли значної уваги зайнятості осіб з обмеженими фізичними можливостями. Унаслідок вжитих заходів у 2014 р. на Придніпровській залізниці працевлаштовані 77 осіб, протягом звітного року створено 33 нових робочих місця для працевлаштування інвалідів.

Діяльність залізниці поділяють на основну (надання послуг з перевезення вантажів, багажу та пасажирів) і підсобно-допоміжну (допоможні види діяльності, які безпосередньо не пов'язані з процесом перевезень). Основними видами послуг залізниці є: надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом; надання послуг з користування залізничними коліями; диспетчерськими службами; вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури залізниці, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування; забезпечення безпеки руху поїздів; збереження рухомого складу, вантажів, що перевозяться, та дотримання вимог охорони праці працівників, забезпечення безпеки життя і здоров'я громадян, які користуються послугами залізничного транспорту; постійний розвиток і розширення сфери транспортних послуг та інших послуг, на які залізниця має дозволи (ліцензії), усім споживачам без обмеження за ознаками форми власності та видів діяльності; комплексний розвиток та зміцнення матеріально-технічної бази та соціальної сфери залізниці; утримання в належному стані споруд, пристроїв та технічних засобів, що забезпечують нормальне функціонування перевізного процесу; дотримання вимог щодо охорони навколишнього природного середовища від забруднення та інших шкідливих впливів на нього; забезпечення готовності аварійно-технічних, пожежних підрозділів до дій в умовах надзвичайних обставин та аварійних ситуацій; заготівля, обробка та реалізація окремих видів ресурсоцінних відходів; збирання, заготівля окремих видів відходів як вторинної сировини (за переліком, який визначає Кабінет Міністрів України). Придніпровська залізниця обслуговує Дніпропетровську, Запорізьку області

окремі райони Харківської, Миколаївської, Донецької, Херсонської та Кіровоградської областей. Залізниця з'єднує Донбас і залізрудний басейн Криворіжжя із західними областями України, обслуговує розвинену промисловість Придніпров'я.

Обсяги виробництва за 2014 р.:

– вантажні перевезення: у натуральній формі – 37 792,51 млн тарифних т-км, у грошовій – 5 566 235 тис. грн, або 76,9% всієї виробленої продукції; наймасовішими вантажами, що їх перевезла Придніпровська залізниця у 2014 р., є руда залізна, марганцева та кольорова (12 452,1 млн т-км, або 33,1% тарифних т-км), кам'яне вугілля та кокс (11 045,7 млн т-км, або 29,3%), чорні метали (3588,7 млн т-км, або 9,5%), нафта та нафтопродукти (1163,2 млн т-км, або 3,1%), будівельні матеріали та цемент (4006,9 млн т-км, або 10,6%);

– пасажирські перевезення: у натуральній формі – 5558,92 млн пас-км, у грошовій – 729 357 тис. грн, або 10,1% всієї виробленої продукції; найбільшу питома вагу в доходах від пасажирських перевезень мають перевезення в дальньому внутрішньодержавному сполученні (50,7%), понад третину доходів отримано в міжнародному (38,7%) та 10,6% у приміському сполученні;

– підсобно-допоміжна діяльність: у грошовій формі – 939 541 тис. грн, у відсотках до всієї виробленої продукції – 13%.

Із загальної суми доходи отримано за ремонт і технічне обслуговування рухомого складу сторонніх підприємств – 236,9 млн грн; за обслуговування пасажирів у поїздах та на станціях – 68,7 млн грн; за реалізацію електроенергії іншим залізницям та іншим споживачам – 168 млн грн; послуги по господарству станцій – 77,4 млн грн, за охорону вантажів – 45 млн грн, за послуги оздоровчих та культурних закладів – 22,8 млн грн тощо.

Обсяги реалізації продукції:

– вантажні перевезення: у натуральній формі – 37 792,51 млн тарифних т-км, у грошовій – 5 566 235 тис. грн, або 76,9% всієї виробленої продукції;

- пасажирські перевезення: у натуральній формі – 5558,92 млн пас-км, у грошовій – 729 357 тис. грн, або 10,1% всієї виробленої продукції;
- підсобно-допоміжна діяльність: у грошовій формі – 939 541 тис. грн, у відсотках до всієї виробленої продукції – 13%.

План капітальних вкладень на 2015 р. становить 354 751 тис. грн, у тому числі:

- капітальне будівництво – 30 342 тис. грн;
- придбання (виготовлення) основних засобів – 28 629 тис. грн;
- модернізація основних фондів – 266 502 тис. грн;
- інші необоротні матеріальні активи – 28 022 тис. грн;
- інші нематеріальні активи – 1256 тис. грн.

Правочини з власниками істотної участі, членами наглядової ради або членами виконавчого органу, афілійованими особами не здійснювались.

Станом на кінець 2013 р. первісна вартість необоротних активів залізниці становила 1 395 956 865 тис. грн, знос – 1 385 400 856 тис. грн, залишкова – 10 629 674 тис. грн. У звітності на 1 липня 2014 р. виконано зміни залишків на початок 2014 р. шляхом виправлення помилок, що зменшило залишкову вартість на 28 701 тис. грн, та проведення дооцінки первісної вартості (+1 373 177 065 тис. грн, або в 1,98 разу) і зносу (+1 372 090 957 тис. грн., або у 1,99 разу), унаслідок чого залишкова вартість зросла на 1 086 108 тис. грн, або на 10,3%. Залишкова вартість виробничих фондів за підсумками дооцінки зросла на 1 085 522 тис. грн, у тому числі споруд на 649 909 тис. грн (з них верхньої будови колії – на 526 801 тис. грн); транспортних засобів – на 184 414 тис. грн (з них електровозів – 103 337 тис. грн, пасажирських вагонів – на 23 296 тис. грн, електропоїздів – на 18 158 тис. грн); машин та обладнання – на 123 162 тис. грн.

Протягом року надійшло всіх основних засобів на суму 377 038 тис. грн за первісною вартістю, у тому числі виробничих ОЗ – на 372 293 тис. грн. Із загальної суми надходжень ОЗ придбано та введено в експлуатацію на 342 752 тис. грн, безкоштовно отримано від підприємств

Укрзалізниці – на 32 398 тис. грн, безкоштовно отримано від сторонніх організацій – на 1888 тис. грн, з яких від Дорпрофсожу – 1073 тис. грн. Транспортних засобів надійшло на 319 524 тис. грн (7 електровозів постійного струму ВЛ-11).

Вибуття ОФ за рік становить 2 476 952 тис. грн. Транспортних засобів вибуло на суму 2 407 329 тис. грн, з яких вагонів вантажних – на 603 425 тис. грн, вагонів пасажирських – на 1 664 656 тис. грн, електровозів – на 37 641 тис. грн, тепловозів – на 641 882 тис. грн. Із загальної суми вибуття: ліквідовано ОЗ – на 2 465 994 тис. грн, безкоштовно передано в межах єдиного технологічного процесу підприємствам Укрзалізниці – на 10 341 тис. грн та стороннім організаціям – на 617 тис. грн (об'єкти ЖКГ до комунальної власності).

Інші зміни первісної вартості ОЗ становлять 352 033 тис. грн, у тому числі добудова, реконструкція, модернізація – 348 309 тис. грн, оприбуткування раніше не врахованих – 3772 тис. грн.

На кінець 2014 р. первісна вартість необоротних активів залізниці становила 2 767 390 344 тис. грн, знос – 2 755 933 758 тис. грн (99,6%).

Залишкова вартість на кінець року становить 11 456 586 тис. грн, що менше від сум на початок 2014 р. на 1,4%, або на 158 448 тис. грн. Структура залишкової вартості основних засобів склалася таким чином.

Залишилися на рівні на початок року частка виробничих основних засобів (98,7%) та рівень зносу (99,6%). Їх залишкова вартість дорівнює 11 306 711 тис. грн, що менше, ніж на початок року, на 159 887 тис. грн., або на 1,4%.

У складі основних фондів транспортні засоби становлять 36,95 за залишковою вартістю, до початку року їх частка зросла на 1 відсотковий пункт. Залишкова вартість у кінці 2014 р. становить 4 176 994 тис. грн, що більше, ніж на початку року, на 56 429 тис. грн, або на 1,4%. Відсоток зносу становить 98,3%, у тому числі по електровозах – 94,2%, тепловозах – 95%,

електропоїздах – 68,2%, вантажних вагонах – 72,2%, пасажирських вагонах – 99,7%.

Частка споруд становить 40,5%, їх залишкова вартість – 4 640 346 тис. грн (–58 574 тис. грн, або –1,2% до початку року), знос – 99,5%, у тому числі знос земляного полотна становить 68,8%, верхньої будови колії – 81,8%.

Питома вага будівель становить 9,1%, їх залишкова вартість зменшилась протягом року на 19 709 тис. грн (–1,9%) та становить 1 037 149 тис. грн, знос – 99,3%.

Питома вага машин і механізмів на кінець року за залишковою вартістю становить 8,6%, їх залишкова вартість – 987 732 тис. грн (–115 129 тис. грн, або –10,4%), а знос – 99,9%.

Питома вага передавальних пристроїв на кінець 2014 р. становить 3,8%, їх залишкова вартість – 430 973 тис. грн (–4%), знос – 99,3%.

Залишкова вартість невиробничих необоротних активів становить 149 863 тис. грн (1,3% загальної суми), їх знос – 95,8%.

У 2014 р. фондівдача на 1 грн виробничих основних фондів (за залишковою вартістю) у частині розрахунків за наведеною продукцією в натуральному вимірі та за доходами від перевезень знизилась через значне падіння обсягів перевезень (–11 699 приведених т-км, або –19%) та становить:

- 4,41 приведених т-км (–1,51 приведених т-км);
- 55,68 коп. доходів від перевезень (–13,8 коп.).

Дотримання темпів скорочення витрат відповідно до темпів зниження доходів дало змогу отримати у 2014 р. прибуток від перевезень. Фондовіддача в частині прибутку від перевезень становить 3,78 коп. на 1 грн виробничих основних фондів (+0,27 коп. до попереднього року).

Фондооснащеність становить 3532,57 тис. грн на 1 км експлуатаційної довжини залізниці.

Фондоозброєність зросла до попереднього року на 33% і становить 246,46 тис. грн в цілому на 1 працюючого та 298,61 тис. грн на 1 працюючого в перевезеннях.

Основними проблемними питаннями, які впливають на діяльність залізниці, є:

1. Чутливість транспортної галузі до загального стану ділової активності в економіці України та держав-партнерів, а також до динаміки розвитку основних галузей – споживачів послуг.

2. Висока залежність від державного регулювання тарифів на перевезення.

3. Чутливість до зміни вартості паливно-мастильних матеріалів та електроенергії, частка яких становить 1/5 операційних витрат залізниці, а також металопродукції.

4. Залежність від основних споживачів транспортних послуг, особливо в частині вантажних перевезень.

5. Збитковість пасажирських перевезень і відсутність повної компенсації втрат доходів, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій пасажирів.

6. Недостатній обсяг інвестицій, необхідних для оновлення основних виробничих фондів та забезпечення інноваційного розвитку.

У 2014 р. залізницею виплат штрафних санкцій здійснено на 952 тис. грн, у тому числі штраф за порушення умов перевезень – 92 тис. грн, штраф за порушення господарських договорів – 413 тис. грн, пені за порушення господарських договорів – 10 тис. грн, штрафи по платежах до бюджету – 319 тис. грн, пені по платежах до бюджету – 17 тис. грн, штрафи до інших державних цільових фондів – 17 тис. грн., інші штрафи та пені – 84 тис. грн.

Відповідно до Статуту залізниці, основним джерелами формування активів є:

– майно, передане залізниці органами управління державним майном;

- майно, придбане Укрзалізницею за рахунок централізованих коштів та централізованих капітальних вкладень і передане залізниці;
- доходи, одержані від наданих послуг та реалізації продукції, а також від інших видів фінансово-господарської діяльності;
- доходи від цінних паперів;
- кредити банків та інших кредиторів;
- капітальні вкладення та дотації з бюджету;
- безоплатні або благодійні внески, пожертвування організацій, підприємств.

На 31 грудня 2014 р. по залізниці обліковується 8503 клієнтів, з якими укладено відповідні договори щодо надання послуг з перевезень вантажів залізничним транспортом. Послуги з перевезень надаються відповідно до планів перевезень, які подаються та затверджуються відповідно до потреб клієнтів. Ціни на послуги з перевезень встановлюються відповідно до Тарифів ставок, які діють на час надання послуг і встановлюються на державному рівні. Оплата за договорами здійснюється на підставі попереднього розрахунку. У 2015 р. заплановано отримати доходи від звичайної діяльності в сумі 9 279 700 тис. грн, витрати від звичайної діяльності заплановані в сумі 9 209 697 тис. грн, а чистий прибуток буде близько 70 003 тис. грн.

Основними факторами, які можуть вплинути на діяльність залізниці, є загальний стан економічної кон'юнктури, рівень ділової активності, ступінь економічної лібералізації та державного втручання в діяльність залізничних підприємств, відкритість економіки для іноземних інвесторів, зайнятість населення, економічна політика держави тощо. У 2015 р. заплановано:

- відправлення вантажів – 104 000 тис. тонн;
- відправлення пасажирів – 65 811 тис. чол.;
- перевезення вантажів – 162 400 тис. тонн;
- перевезення пасажирів – 70 965 тис. чол.;
- тарифний вантажообіг – 31 818 млн т-км;



- пасажирообіг – 4915 млн пас-км;
- доходи від звичайної діяльності – 9 279 700 тис. грн;
- витрати від звичайної діяльності – 9 209 697 тис. грн;
- чистий прибуток – 70 003 тис. грн;
- капітальні інвестиції – 354 751 тис. грн;
- сплата платежів до бюджету та цільових фондів – 2 513 926 тис. грн.

У 2014 р. було укладено 12 договорів на виконання науково-дослідних робіт на загальну суму 1297,83 тис. грн. Робота за договорами, запланована на 2014 р., була виконана на 100%. Оплата на 1 січня 2015 р. становила 1088,95 тис. грн.

У 2014 р. на розгляді в судових інстанціях України перебувало 623 справи за позовами залізниці на загальну суму 492 374,9 тис. грн, з яких 251 справа – на суму 41 495,7 тис. грн за позови в минулих періодах, 372 справи – на суму 450 879,2 тис. грн, за позовами, поданими в 2014 р. Задоволено позови за 347 справами на суму 444 045,2 тис. грн., відхилено – на суму 10 254,4 тис. грн.

У 2014 р. на розгляді в судових інстанціях України перебувало 216 справ за позовами до залізниці на загальну суму 177 611,0 тис. грн, з яких 60 справ на суму 43 783,2 тис. грн за позови в минулих періодах, 156 справи – на суму 133 827,8 тис. грн за позовами, поданими в 2014 р. Задоволено позови за 91 справою на суму 10 400,8 тис. грн. Відхилено 79 позовів на суму 115 739,8 тис. грн.

Протягом року надійшло всіх основних засобів на суму 377 038 тис. грн за первісною вартістю, у тому числі виробничих ОЗ – на 372 293 тис. грн. Із загальної суми надходжень ОЗ придбано та введено в експлуатацію на 342 752 тис. грн, безкоштовно отримано від підприємств Укрзалізниці – на 32 398 тис. грн, безкоштовно отримано від сторонніх організацій – на 1 888 тис. грн, з яких від Дорпрофсожу – 1073 тис. грн. Транспортних засобів надійшло на 319 524 тис. грн (7 електровозів постійного струму ВЛ-11).

Вибуття ОФ за рік становить 2 476 952 тис. грн. Транспортних засобів вибуло на суму 2 407 329 тис. грн, з яких вагонів вантажних – на 603 425 тис. грн, вагонів пасажирських – на 1 664 656 тис. грн, електровозів – на 37 641 тис. грн, тепловозів – на 641 882 тис. грн. Із загальної суми вибуття: ліквідовано ОЗ – на 2 465 994 тис. грн, безкоштовно передано в межах єдиного технологічного процесу підприємствам Укрзалізниці на 10 341 тис. грн та стороннім організаціям – на 617 тис. грн (об'єкти ЖКГ до комунальної власності).

Інші зміни первісної вартості ОЗ становлять 352 033 тис. грн, у тому числі добудова, реконструкція, модернізація – 348 309 тис. грн, оприбуткування раніше не врахованих – 3772 тис. грн.

На кінець 2014 р. первісна вартість необоротних активів залізниці становить 2 767 390 344 тис. грн, знос – 2 755 933 758 тис. грн (99,6%).

Залишкова вартість на кінець року становить 11 456 586 тис. грн, що менше від сум на початок 2014 р. на 1,4%, або на 158 448 тис. грн. Структура залишкової вартості основних засобів склалася таким чином.

Залишились на тому самому рівні, що та на початку року, частка виробничих основних засобів (98,7%) та рівень зносу (99,6%). Їх залишкова вартість дорівнює 11 306 711 тис. грн, що менше, ніж на початок року, на 159 887 тис. грн, або на 1,4%.

У складі основних фондів транспортні засоби становлять 36,95 за залишковою вартістю, до початку року їх частка зросла на 1 відсотковий пункт. Залишкова вартість у кінці 2014 р. становить 4 176 994 тис. грн, що більше, ніж на початку, на 56 429 тис. грн, або на 1,4%. Відсоток зносу становить 98,3%, у тому числі по електровозах – 94,2%, тепловозах – 95%, електропоїздах – 68,2%, вантажних вагонах – 72,2%, пасажирських вагонах – 99,7%.

Частка споруд становить 40,5%, їх залишкова вартість – 4 640 346 тис. грн (–58 574 тис. грн, або –1,2% до початку року), знос –

99,5%, у тому числі знос земляного полотна – 68,8%, верхньої будови колії – 81,8%.

Питома вага будівель становить 9,1%, їх залишкова вартість зменшилась протягом року на 19 709 тис. грн (–1,9%) та становить 1 037 149 тис. грн, знос – 99,3%.

Питома вага машин і механізмів на кінець року за залишковою вартістю становить 8,6%, їх залишкова вартість – 987 732 тис. грн (–115 129 тис. грн, або –10,4%), а знос – 99,9%.

Питома вага передавальних пристроїв на кінець 2014 р. становить 3,8%, їх залишкова вартість – 430 973 тис. грн (–4%), знос – 99,3%.

Залишкова вартість невиробничих необоротних активів – 149 863 тис. грн (1,3% загальної суми), їх знос – 95,8%.

У 2014 р. фондівдача на 1 грн виробничих основних фондів (за залишковою вартістю) у частині розрахунків за наведеною продукцією в натуральному вимірі та за доходами від перевезень знизилась через значне падіння обсягів перевезень (–11 699 приведених т-км, або –19%) та становить:

- 4,41 приведених т-км (–1,51 приведених т-км);
- 55,68 коп. доходів від перевезень (–13,8 коп.).

Дотримання темпів скорочення витрат відповідно до темпів зниження доходів дало змогу отримати у 2014 р. прибуток від перевезень. Фондовіддача в частині прибутку від перевезень становить 3,78 коп. на 1 грн виробничих основних фондів (+0,27 коп. до попереднього року).

Фондооснащеність становить 3 532,57 тис. грн на 1 км експлуатаційної довжини залізниці.

Фондоозброєність зростає до попереднього року на 33% і становить 246,46 тис. грн у цілому на 1 працюючого та 298,61 тис. грн на 1 працюючого в перевезеннях.

Довгострокові зобов'язання становлять 3 039 359 тис. грн., у тому числі: відстрочені податкові зобов'язання – 236 289 тис. грн, довгострокові

кредити банків – 2 723 872 тис. грн, інші довгострокові зобов'язання (лізинг) – 79 198 тис. грн.

Поточна кредиторська заборгованість за довгостроковими зобов'язаннями становить 1 354 127 тис. грн, у тому числі: довгострокові кредити банків – 544 214 тис. грн, лізинг – 57 315 тис. грн, зобов'язання за облігаціями – 722 500 тис. грн, 30 098 тис. грн – премія за випущеними облігаціями.

Підвищення ефективності перевезень здійснюється за рахунок логістики – підвищення показників вантажного пробігу та продуктивності роботи локомотивів, скорочення простою вагонів. Більша частина доходних надходжень залізниці формується за рахунок надходжень від ДП «Український транспортно-логістичний центр». Найбільшими споживачами залізниці є ТОВ «Лемтранс», ТОВ «Транснаціональна транспортна компанія», ТОВ «Євразтранс Україна», ДП «Укрспецвагон». Послуги з перевезень надаються на умовах повної передплати. Найбільшими постачальниками сировини та матеріалів є ДП «Укрзалізничпостач», ТОВ НВО «Електротехнічні системи» (рейкові з'єднувачі), ПАТ «Юнікон» (запчастини), ТОВ «Об'єднаний торговий дім «Безпека руху» (колодки)», ТОВ ВТФ «Авіас» (бензин) тощо.

Стратегічними напрямками розвитку залізниці є якісне забезпечення перевезень, безпека руху поїздів, зниження негативного впливу транспорту на навколишнє середовище, електрифікація основних напрямків, оновлення рухомого складу, модернізація та придбання нових основних засобів, інформатизація та автоматизація технологічних процесів на залізниці.

Керівництво залізницею здійснює її начальник, який за поданням органу управління майном, призначається на посаду Кабінетом Міністрів України, згідно із чинним законодавством. Наймання начальника залізниці здійснює орган управління майном шляхом укладання з ним контракту. Керівництво залізницею забезпечує начальник залізниці через апарат управління залізниці, організаційну структуру якої, згідно з

Рекомендованими типовими штатами залізниць, затвердженими Укрзалізницею, затверджує начальник залізниці.

Придніпровська залізниця не має настільки яскраво вираженої переваги відправлення вантажів над їх прибуттям, як Донецька: на 1 т відправлених вантажів тут припадає лише 0,9 т прибулих.

Майже половина всіх вантажів, що відправляються дорогою, – залізна та марганцева руда Криворізького та Нікопольського басейнів. На внутрішньо-дорожні перевози вантажів припадає тільки 1/3 цієї руди, інша її кількість відправляється на металургійні заводи Донбасу та експорт. Друге місце в структурі вантажів, що відправляються Придніпровською залізницею, посідають будівельні матеріали, третє – чорні метали [93].

Придніпровська залізниця тісно взаємодіє з Дніпровським річковим шляхом, що в межах дороги має два найбільших порти: Нижньодніпровськ (Дніпропетровськ) і порт у Запорозжжі. Через ці порти випливають кам'яне вугілля, залізна руда, мінерально-будівельні матеріали та зернові вантажі.

Таким чином, Придніпровська залізниця – це сучасне ринкове підприємство, яке прагне повністю відповідати вимогам часу.

Структура управління та перелік галузевих служб можуть дещо відрізнятись на різних залізницях, але, як правило, він виглядає так: служба перевезень (Д), локомотивна (Т), вагонна (В), служба колії (П), сигналізації та зв'язку (Ш), будівельно-монтажних і цивільних споруд (БМЕС), пасажирська служба (Л), електропостачання (Е), юридична (НЮ), фінансово-економічна (НФ) та інші служби (рис. 2.1).

Усі виробничі служби та функціональні підрозділи підпорядковані начальнику залізниці, а в оперативно-технічному аспекті – ще та відповідному Головному управлінню «Укрзалізниця».

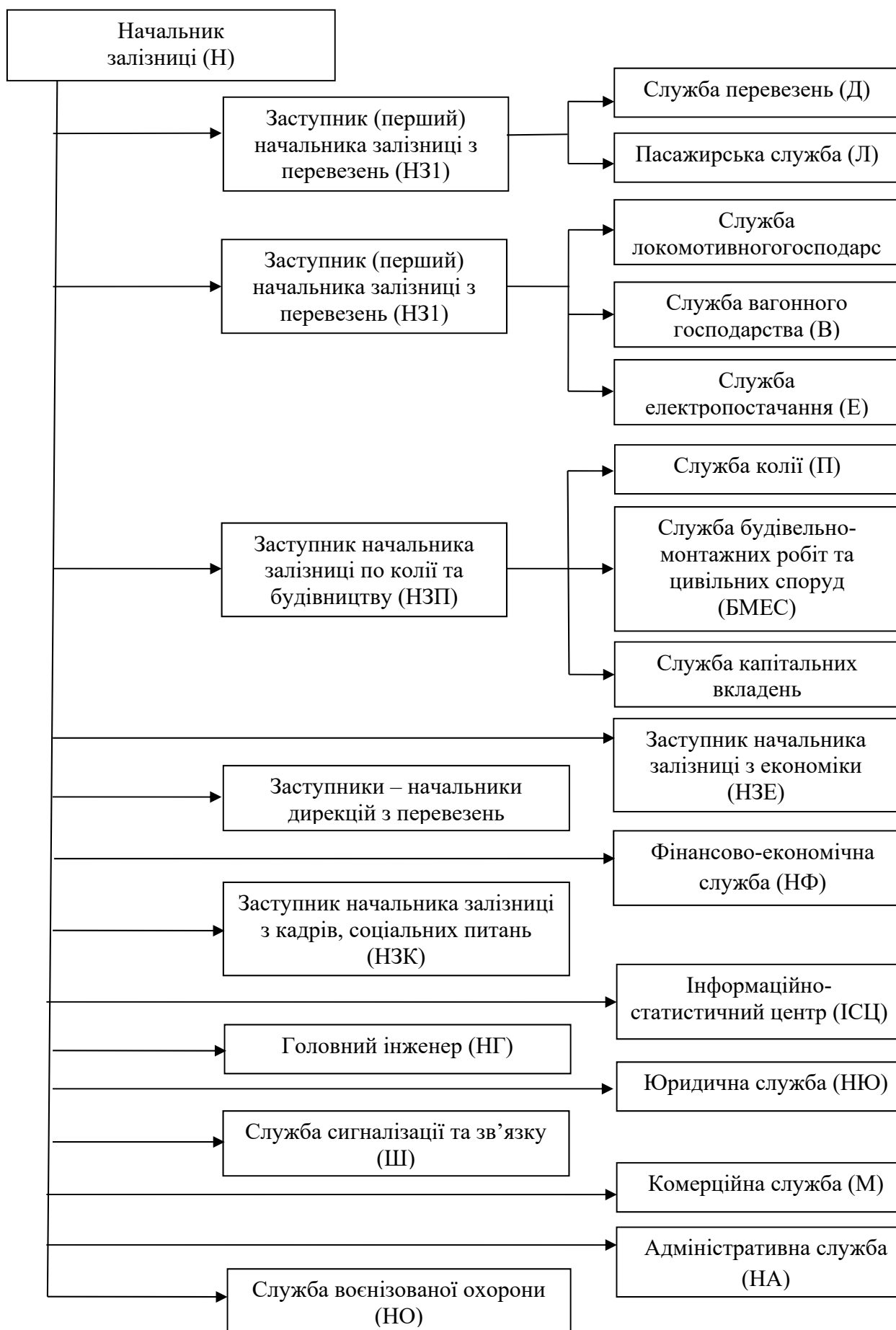


Рис. 2.1. Структура апарату залізничного управління

До складу залізниці входять служби, відособлені (відокремлені) структурні підрозділи, які не мають права юридичної особи. Свою діяльність вони здійснюють на підставі положень, затверджених начальником залізниці, відповідно до вимог Господарського кодексу України.

Державне підприємство «Придніпровська залізниця» обслуговує Дніпропетровську, Запорозьку області та окремі райони Харківської, Миколаївської, Донецької, Херсонської та Кіровоградської областей України. Експлуатаційна довжина залізниці – 3208 кілометрів.

Ремонт і технічне обслуговування локомотивів здійснюють 10 локомотивних депо; ремонт і технічне обслуговування електропоїздів – 4 моторвагонних депо; підготовку вагонів для перевезень вантажів і пасажирів – 10 вагонних депо, 5 пасажирських вагонних депо, 1 пасажирська дільниця; ремонт і поточне утримання колійного господарства – 17 дистанцій колії та 6 колійно-машинних станцій, 4 дистанції захисних лісонасаджень і 1 дорожній центр механізації колійних робіт та ремонту колійної техніки; технічне обслуговування та утримання пристроїв СЦБ і зв'язку – 12 дистанцій сигналізації та зв'язку; 7 дистанцій електропостачання забезпечують сталу роботу енергетичного господарства; вантажі та контейнери обслуговуються дистанцією вантажно-розвантажувальних робіт.

Ремонт і поточне утримання виробничих і житлових будівель, будівельно-монтажні роботи, капітальний та поточний ремонт основних засобів залізниці забезпечують 6 будівельно-монтажних експлуатаційних управлінь і спеціалізованих будівельно-монтажний поїзд.

Залізничний транспорт виготовляє специфічний вид продукції, яким є перевезення вантажів і пасажирів. Аналіз річного обсягу перевезень дасть змогу виявити прибуткові та збиткові напрями перевезень, їх зростання та спадання в динаміці тощо.

За досліджуваний період 2011–2013 рр. спостерігається суттєве зменшення розмірів виручки від реалізації та збільшення собівартості. У складі собівартості домінують витрати, що стосуються фонду оплати праці,

та витрати на сплату електроенергії. Діяльність Державного підприємства «Придніпровська залізниця» є прибутковою, хоча щороку відбувається значне скорочення прибутку.

## **2.2. Стратегічні напрями безпечного розвитку залізничного транспорту України**

Важливою складовою безпеки національних інтересів держави в цілому є економічна безпека, яка, у свою чергу, тісно пов'язана з економічною ефективністю функціонування господарських суб'єктів, господарською самостійністю та безпекою суспільства. Досягнення економічної безпеки в сучасних умовах на мікро- та макрорівнях потребує визначення основних напрямів її формування. Для цього потрібно визначити основні напрями формування механізму безпеки економічної системи, зокрема на макрорівні.

Економічна безпека – це такий стан функціонування економіки держави, у якому настає порядок рівноваги у визначених організаційно-правових нормах на засадах суспільного життя. Це норми та правила (інститути), які створює держава, та засади співіснування, які передаються з покоління в покоління [122].

Якість функціонування господарства України залежить від рівня розвитку її макроекономічної та мікроекономічної систем. Механізм забезпечення економічної безпеки України ускладняється поєднанням внутрішніх (труднощі перехідного періоду) та зовнішніх (суперечності процесу глобалізації) проблем. Виявлення загроз безпеки та обґрунтування шляхів їх нейтралізації видається загальнометодологічним імперативом розвитку вітчизняних економічних досліджень за всіма значущими напрямами.

З погляду умов гармонійного розвитку України економічна безпека означає, перш за все, побудову добробуту держави. На початку XXI ст.



людство вже не може сподіватися на рівновагу в економічному розвитку ні на світовому рівні, ні на європейському, ні на рівні держави, ні на рівні окремого громадянина. До цього призвела глобальна фінансова криза, яка має тенденцію до продовження. Учені прогнозують, що наслідки цієї кризи людство буде відчувати ще якнайменше 50 років. Про це свідчать ті витрати, які розвинені країни внесли з метою покриття збитків від цієї кризи, але вони на сьогодні становлять не більше ніж 1% від потрібного. Жодна країна світу поки що не здатна фізично до покриття витрат у зв'язку з кризою [75].

Проблема економічної безпеки, разом з процесами глобалізації, привертає дедалі більше уваги вітчизняних і зарубіжних дослідників.

Економічна безпека є такий стан функціонування економіки держави, в якому настає порядок рівноваги у визначенні організаційно-правових норм і засад суспільного життя. Ці норми та засади співіснування створює держава, і вони передаються з покоління в покоління.

Розвиток суспільства та забезпечення добробуту його членів суттєво залежать від безпеки їх діяльності, її умов. Але держава та суспільство не є одним цілим. Держава – це тільки частина суспільства. Тому іноді безпека держави може бути забезпечена, а економічна безпека суспільства – недостатньо.

Важливою складовою безпеки є економічна безпека та забезпечення відповідних національних інтересів держави. Усе це тісно пов'язано з економічною ефективністю функціонування господарських об'єктів, економічною незалежністю, стабільністю та безпекою суспільства. Крім того, економічна безпека є складовою національної безпеки, її фундаментом і матеріальною основою.

Методологічно поняття «економічна безпека» вчені розкривають, насамперед, разом з поняттям «національна безпека». Останнє має формалізоване визначення у схваленому Верховною Радою України у червні 2003 р. Законі «Про основи національної безпеки України». Зокрема, у ст. 1 зазначеного Закону національну безпеку подано як захищеність життєво

важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави, за якої забезпечуються сталий розвиток суспільства, своєчасне виявлення, нейтралізація реальних і потенційних загроз національним інтересам і запобігання їм. Закон також визначає основні сфери національної безпеки: зовнішньополітична, державної безпеки, військова, безпеки державного кордону України, внутрішньополітична, економічна, соціальна, гуманітарна, екологічна, інформаційна. Відштовхуючись від цих міркувань, учені намагаються дати визначення поняттю «економічна безпека». Хоча та існують в різних авторів суттєві розбіжності в його тлумаченні.

Звернення до основних засад економічної науки надає можливість отримати різноманітні визначення економічної безпеки суспільства та держави, методи її забезпечення, виокремити на основі плюралізму загальну думку, яка розгортається переважно в площині з двома полюсами.

На першому полюсі погляди, що висвітлюють макро-концептуальні положення економічної безпеки. Насамперед, визначено, що економічна безпека держави в умовах нової соціально-економічної дійсності тісно пов'язана з економічною системою, яку називають соціальною, ринковою. Незважаючи на більше ніж 20 років перетворень у нашій країні, конституційні положення економічного устрою України привертають до себе увагу багатьох економістів. Деякі висновки сходяться до того, що ми вибрали найбільш ефективну модель економічної системи. Але нерозуміння її сутності часто є причиною помилкових теоретичних інтерпретацій і непорозумінь в економічній політиці, необґрунтованих оцінок реалій. Така ситуація є доказом того, що сучасна держава недостатньо спроможна до розумного перерозподілу власних природних і виробничих ресурсів, стимулювання, регулювання та справедливої державної підтримки. Враховуючи таку ситуацію, система забезпечення національної економічної безпеки у вітчизняній національній соціально-економічній дійсності пов'язана з вирішенням правових, економічних та правоохоронних завдань, із захистом економічних інтересів і прав держави, суб'єктів економічної

діяльності – підприємств, організацій, фізичних осіб. Тому вкрай необхідним є формування відповідної політики економічної безпеки, що передбачає розробку її концепції, проектування та реалізацію.

Крім того, у деяких концепціях зазначено, що макроекономічні кризи непередбачувані, але вони плідні, оскільки кожна економічна криза знищує те, що економічно себе вже віджило, і на його наслідках формуються більш прогресивні економічні процеси. Тому проблема економічної безпеки певним чином є надуманою, штучною. Головні вимоги до макроекономічної системи – це вимоги гнучкості, динамічності та адаптивності, здатності долати кризи в короткі терміни. Але вчені не зазначають, як саме забезпечити гнучкість, динамічність і адаптивність.

На іншому полюсі думок об'єктивно визнається необхідність економічної безпеки. Проте автори спираються здебільшого на абстрактно-декларативні визначення економічної безпеки, з яких важко зрозуміти, як вона має бути забезпечена за певних умов. Якщо проаналізувати визначення економічної безпеки більш широко, то економічна безпека як життєве явище має виходити з певної методології. Будь-який процес у природі, суспільному житті можна розглядати як процес управління та самоуправління. Якщо мікроекономічні системи розглядати в межах теорії управління, то в ній введено поняття повної функції управління. Вона включає в себе виявлення проблем, що впливають на психологію управлінця, цілепокладання щодо цієї проблеми, формування концепції управління, яка дає змогу досягти поставлених цілей, упровадження концепції в життя, контроль за процесом управління, пошук ресурсів для досягнення поставлених цілей.

Такий підхід є загальним, універсальним і застосовується до технічних, соціальних та економічних систем.

Забезпечення економічної безпеки в загальному вигляді потребує якісної економічної науки, відтворення управлінського корпусу (чиновників бізнесу, менеджерів, чиновників на державній основі) з метою здійснення управління економікою на наукових засадах. Американський учений

Дж. Гелбрейт один із небагатьох передбачив кризу 2008 р., хоча він визнавав, що жодну кризу передбачити неможливо. У своїй праці вчений проаналізував стан економічної науки, назвавши її «економікою невинного обману». Автор вважає, що, коли йдеться про свободу вибору на «вільному ринку», то споживач виявляється таким самим об'єктом маніпуляцій за допомогою реклами та маркетингу, що створюють штучний попит, як і виборець на політичних виборах. Споживачем управляють рекламні бюджети, а попит на ринку контролює менеджмент. Але будь-які спроби поставити під сумнів свободу вибору споживача викликають гнівний осуд офіційного економічного співтовариства, оскільки руйнує сакральну формулу «попит породжує пропозицію», яка стверджує перевагу споживача в суспільстві споживання. З приводу розумного споживання суспільством у Дж. Гелбрейта теж є великі сумніви.

Поняття «економічна безпека» з практичного погляду включає в себе те, що належить до сучасної економіки: рентабельність виробничих систем, забезпечення стійкості, рентабельності протягом певного часу. Зважаючи на те, що основою господарювання країни є природне середовище, відповідно, деградація природного середовища послаблює економічну безпеку. Донедавна економічна наука не враховувала наслідків антропогенного впливу на стан навколишнього середовища, і при визначенні економічної ефективності нових технологій, процесів, устаткування, виробництв дотримувались концепції максимального прибутку за мінімальних витрат [237].

Зловживання економічним принципом природокористування спричинило хімічне, фізичне, радіоактивне забруднення навколишнього середовища, що надзвичайно негативно вплинуло на людей, рослинний і тваринний світ. Зростає кількість викидів забруднюючих речовин у навколишнє середовище та відходів. Тільки на підприємствах України обсяг відходів, під якими зайнято близько 200 тис. га родючих земель, перевищує 10 млрд т, збільшуючись щорічно приблизно на 1 млрд т. У процесі

суспільного виробництва щорічно залучається до 1,5 млрд т природних сировинних ресурсів. Виснажуються невідновлювальні сировинні ресурси, збільшується техногенне навантаження та неконтрольована хімізація земель, посилюються ерозійні процеси, що призводить до прискореної деградації ґрунтів, зниження їх родючості [48]. Крім того, на економічну безпеку впливають стан здоров'я, освіта, здатність до розвитку населення.

Економічна переоцінка цінностей, як специфічна форма теоретико-практичного ставлення до дійсності, психологічно травмує людину, спотворюючи її внутрішній світ, створюючи несприятливі умови формування та реалізації духовного потенціалу громадян. За таких умов створити ефективну економіку проблематично [238].

Серед міжнародних підходів класичним прикладом визначення певних факторів економічної безпеки може слугувати Глобальний індекс конкурентоспроможності, який розраховує Всесвітній економічний форум (The Global Competitiveness Report, WorldEconomicForum). Зокрема, у ньому зазначено, що у 2012 р. після тривалої економічної кризи Україна перебувала на 73-му місці за Глобальним індексом конкурентоспроможності. У переліку проблем, що не дають змоги ефективно розвиватися Україні, такі:

1. Розвиток інституцій – 132-ге місце з 144 країн, практично всі складові показники для державного (права власності, нецільове використання бюджетних коштів, довіра громадськості до політиків, хабарі та неформальні платежі, незалежність судової системи, фаворитизм у рішеннях чиновників, тягар адміністративного регулювання, ефективність правової системи в урегулюванні суперечок, прозорість політики держорганів, надійність роботи правоохоронних органів тощо) і для приватного (корпоративна етика, рівень стандартів аудиту та звітності, ефективність корпоративного керівництва, захист інтересів міноритарних акціонерів, надійність захисту інвесторів) секторів наближені до вказаного середнього.

2. У розвитку інфраструктури – 65-те місце; найгірший показник – стан доріг (137-ме місце).

3. У розвитку системи охорони здоров'я та початкової освіти (62-ге місце) найгірші показники: розповсюдження ВІЛ – 109-те, тривалість життя – 94-те, захворювання туберкульозом – 92-ге, охоплення початковою освітою – 90-те міся.

4. У розвитку вищої освіти та професійного навчання (47-ме місце) найгірші показники: якість шкіл бізнесу – 117-те, підвищення кваліфікації персоналу – 106-те, доступність дослідницьких послуг і навчання – 98-ме міся.

5. У розвитку ефективності ринку товарів (117-те місце) основною складовою є конкурентність (інтенсивність конкуренції на внутрішньому ринку, ступінь монополізації ринку, ефективність антимонопольної політики, вплив оподаткування, кількість процедур та час, необхідний для відкриття бізнесу, торговельні бар'єри, митні тарифи тощо).

6. У розвитку ефективності ринку праці, що має в цілому непоганий показник (62-ге місце), викликають занепокоєння 131-ше місце за втратою кваліфікованих кадрів і таке саме місце за показником «Ставка на професійне управління», 111-те місце за показником «Співпраця у відносинах працівник-працедавець».

7. У розвитку фінансового ринку (114-те місце) особливе занепокоєння викликають 142-ге місце за показником «Надійність банків»; доступність фінансових послуг – 113-те місце, отримання фінансування на внутрішньому фондовому ринку – 129-те, доступність венчурного капіталу – 106-те, регулювання фондового ринку – 124-те. Розвиток технологічного рівня (81-ше місце) включає технологічну адаптованість – 93-те місце, а також прямі іноземні інвестиції та передачу технологій – 109-те місце. Рівень розвитку бізнес-процесів (91-е місце) посідає місце нижче за середнє внаслідок низьких показників: рівень розвитку бізнес-кластерів – 127-ме, природа конкурентної переваги – 109-те, готовність делегувати повноваження – 118-те [90].

Таким чином, поняття економічної безпеки в широкому розумінні передбачає включення до комплекс критеріїв трьох груп.

Перша група критеріїв характеризує біосферно-екологічні аспекти економічної безпеки. Це отримання достовірної інформації про стан навколишнього середовища, виконання вимог законодавства та нормативів у сфері охорони навколишнього середовища. До об'єктів виробничої біосферно-екологічної безпеки належать:

- природні ресурси;
- джерела викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря – стаціонарні та пересувні;
- джерела утворення відходів виробництва [104, с. 22].

Стан біосферно-екологічної безпеки України у сфері поводження з відходами виробництва та споживання регламентують:

1. Конституція України, прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р., у якій чітко зазначено, що поряд із захистом суверенітету і територіальної цілісності України найважливішими функціями держави є забезпечення її економічної та інформаційної безпеки (ст. 17) [65].

2. Закон України «Про основи національної безпеки України» від 19 червня 2003 р., у якому визначено такі поняття, як «національна безпека», «національні інтереси», «загрози національній безпеці»; окреслено правову основу національної безпеки, об'єкти національної безпеки, серед яких і економічна безпека [107].

3. Стратегія національної безпеки України (12 лютого 2007 р.), в якій визначено принципи, пріоритетні цілі, завдання та механізми забезпечення життєво-важливих інтересів особи, суспільства та держави від зовнішніх і внутрішніх загроз; конкретизовано засади політики держави у сфері національної безпеки, у тому числі щодо забезпечення прийнятого рівня економічної безпеки [161].

4. Наказ Міністерства економіки України від 2 березня 2007 р. № 60, у якому визначено специфічний понятійний апарат з використанням

невластивих класичній економічній науці термінів: «економічна безпека», «загрози економічній безпеці», «критерії економічної безпеки», «індикатори економічної безпеки» тощо. Цим наказом було затверджено Методику розрахунку рівня економічної безпеки України, яку зараз використовує Міністерство економіки України для розрахунку рівня економічної безпеки за 10 сферами та інтегрального індексу економічної безпеки України [104].

Реалії суспільного життя свідчать про те, що дотримання законодавства не завжди гарантує безпеку бізнесу, не сприяє зростанню капіталів. Через жорсткі умови отримання «коротких» кредитів переважна кількість дрібних і середніх підприємців орієнтують свій бізнес в основному на отримання миттєвої вигоди. Їх не дуже хвилює можливість створення перспективних ринків [72].

Друга група критеріїв економічної безпеки – це демографічні аспекти – кількість і якість населення. На сьогодні держава та бізнес починають реалізовувати програми неперервного корпоративного навчання, спрямовані на підготовку кваліфікованих кадрів для інноваційної економіки. Адже навчання, спрямоване тільки на передачу знань, у сучасному світі стає неефективним, якщо при цьому не розвивається здатність фахівця орієнтуватися в складних виробничих ситуаціях, вирішувати швидко та якісно як традиційні, так і нестандартні завдання. Знання основ законодавства, уміння користуватися нормативними актами та нормативно-технічною документацією істотно впливає на якість підготовки фахівців-економістів. Групою українських учених були розроблені засади ефективної організації безпеки персоналу підприємства, його капіталу та майна, а також комерційних інтересів [14].

Але цього ще недостатньо, щоб назвати ситуацію з економічною безпекою бізнесу в Україні успішною. Соціальні наслідки економічних реформ виявилися в погіршенні умов життєдіяльності громадян України, порушенні умов праці та відпочинку виробничого потенціалу людини, втратах робочого часу через хвороби тощо.



Третя група критеріїв економічної безпеки характеризує власне економічну безпеку у вузькому розумінні. Реалії свідчать: якщо забезпечується економічна безпека в широкому значенні, то у вузькому також; якщо забезпечується економічна безпека тільки у вузькому значенні, то в широкому – ні. Суспільство може опинитися на шляху до катастрофи.

Більшість економічно розвинутих країн спрямовують політику в інтересах провідних фірм своїх країн і транснаціональних корпорацій. Але в Україні проблема забезпечення економічної безпеки ускладнюється поєднанням внутрішніх (пов'язаних зі становленням держави) та зовнішніх (пов'язаних із суперечностями процесу глобалізації) проблем [78].

Як бачимо, економічна безпека – такий стан функціонування економіки держави, в якому настає порядок рівноваги у визначених організаційно-правових нормах на засадах суспільного життя. Це норми, які створює держава, засади співіснування, які передаються з покоління в покоління. Суспільство змінюється, тому засади із часом кардинально трансформуються, що дуже непокоїть суспільство. Корупція, жадоба до наживи та інші негативні суспільні прояви заважають подоланню кризи.

Сформульовано положення, що стосуються необхідних змін у політиці економічної безпеки держави. Запропоновано систему показників, які можуть бути використані під час оцінювання стану системи економічної безпеки. Використання запропонованої системи показників стану економічної безпеки дасть змогу розширити перелік важливих факторів, що впливають на її стан та дають змогу визначити основні напрями її формування.

Суттєва невизначеність стану соціально-економічних систем України ускладнює процес моделювання станів економічної безпеки, а отже, і їх дослідження. Суттєві обмеження в дослідженнях становить недостатня база основних параметрів системи. Разом із тим економічна ситуація в Україні, особливості економічного розвитку галузей і підприємств диктують необхідність поглибленого вивчення проблеми економічної безпеки.

Зростання ролі економічної безпеки підприємства потребує адекватного економічного інструментарію, що дає змогу більш ефективно використовувати накопичений науковий потенціал.

Наукові засади вітчизняного регулювання економічної безпеки мають бути включеними до конституційного права, а також до регулювання адміністративного, господарського (фінансового, бюджетного, валютного, митного, податкового, банківського, страхового, морського, гірничого, торговельного) права.

У комплексі цих окреслених правових тем мусять бути, перш за все, ті положення, що стосуються необхідних змін у політиці економічної безпеки. Вони стосуються таких чинників:

- цілей: розширення рівня економічної свободи шляхом зниження податків та обмеження перерозподілу прибутків; скорочення бюджетного дефіциту і його впровадження в стан тривалої рівноваги; реалізації глибоких реформ, а також поліпшення умов господарювання;

- кардинальних змін в економічній сфері: реформи в макро- та мікроекономіці та державних фінансах; реформи податкової та пенсійної систем і охорони здоров'я; соціальні реформи та ринку праці; реформи державної адміністрації та фіскальної децентралізації; поліпшення умов для бізнесу;

- формування економічної безпеки: скорочення перерозподілу, інтеграції економічної та політичної в межах міжнародного співробітництва, макроекономічної стабілізації, фіскальної консолідації, поміркованості в бюджетних витратах (рівноправно щодо державних і підприємницьких інституцій), реструктуризації та приватизації в банківській сфері, приватизації інфраструктури в комунальній сфері, залучення стратегічних інвесторів до підприємств, дерегуляція цін і включення незалежних інституцій регуляційного нагляду, вирішення проблеми старіння населення шляхом пенсійних реформ, еластичність ринків (особливо ринку праці); реформи в податковій сфері (мають бути прями, природні, ефективні та

справедливі); формування мотивуючої соціальної системи, яка спрямована на тих, хто її дійсно потребує.

Розвиток залізничного транспорту завжди впливав і продовжує впливати на соціально-економічний стан суспільства, його політичну сферу життєдіяльності, соціальну структуру, можливості подальшого цивілізаційного розвитку. Ця проблема є надважливою для державної політики, що інтегрує концептуальні розробки теоретиків і практиків. У цій якості проблема розвитку залізничного транспорту входить у предметне поле сучасної економічної науки як один з основних напрямів перетворень економіки та суспільного життя в Україні. Крім того, на сучасному етапі вона є складовою подальшого реформування державної власності з метою її більш органічного включення до системи ринкових відносин. Успішне вирішення цієї проблеми залежить не тільки від реалізації програм приватизації, а та від використання інших механізмів і форм, що не припускають передачі приватним компаніям прав власності в повному обсязі.

Тому в умовах проектування та реалізації структурних реформ та розвитку конкуренції на залізничному транспорті України актуалізується наукове обґрунтування стратегічних напрямів розвитку залізничної галузі, інструментів конкурентоспроможності залізниці.

В умовах нових реалій сучасної світової економіки, насамперед глобалізації економіки, жодна галузь економіки країни, жоден вид бізнесу, включаючи транспорт, не можуть успішно розвиватися без визначення стратегічних пріоритетів, політики постановки цілей і вибору засобів їх досягнення.

Україна як цілісна соціально-економічна система має потенційні можливості, достатні для активного входження до глобальної системи світового господарства:

- високий рівень кваліфікації кадрів, нарівні з низькою заробітною платою;

- наявність технологічно передових секторів, промисловості здатних до швидкого освоєння нових видів продукції;
- значний сировинний потенціал;
- наявність виробничої бази;
- вигідне географічне розташування, розвинена мережа залізниць, водних і повітряних трас, трубопроводів, енергопостачання.

Останніми роками пріоритетні напрями розвитку залізничної галузі України були занотовані в таких документах:

- Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року»;
- Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції забезпечення національної безпеки у фінансовій сфері» від 15 серпня 2012 р. № 569-р;
- Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки».

У Розпорядженні Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» визначено причини основних негараздів транспортної галузі України. Вказано, що незадовільний стан вітчизняної інноваційної та високотехнологічної складових транспортної галузі пояснюється недостатнім рівнем інвестування, низьким рівнем тарифів на соціально значущі пасажирські перевезення, що підлягають державному регулюванню; обмеженим фінансуванням з державного та місцевих бюджетів; відсутністю коштів на просте відтворення основних фондів унаслідок заниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; відсутністю інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства; недосконалістю механізмів лізингу.

Нестача інвестицій призвела до стрімкого старіння рухомого складу та транспортної інфраструктури, що зумовлює невідповідність технічного та технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам. Крім того, спостерігається низький рівень сервісного обслуговування клієнтів,

недостатньо використовується наявний транзитний потенціал і вигідне географічне розташування країни. Спостерігається відставання в розвитку транспортної інфраструктури, транспортно-логістичних технологій, мультимодальних перевезень, рівня контейнеризації, що зумовлює високу частку транспортних витрат у собівартості продукції [28]. Крім того, «Укрзалізниця» потерпає від несприятливих політико-економічних обставин, які торкнулися її досить болюче.

Важливою проблемою є те, що понад 25 років експлуатуються 58,9% пасажирських залізничних вагонів [109]. Тому актуальна проблема вдосконалення технічних засобів залізниці, яку на сьогодні можна вирішити шляхом поліпшення якості використання технічних засобів, які забезпечують вищі параметри експлуатаційної роботи транспорту. У такому разі на початковому етапі їх застосування будуть підвищуватися якісні показники функціонування транспорту, такі як технічна швидкість, вага вантажних поїздів. У майбутньому в міру поліпшення економічних показників країни необхідно забезпечити високу якість технічних об'єктів залізничного транспорту за рахунок посиленої заміни рухомого складу та засобів розвитку путей.

Нагальною проблемою є необхідність кардинального реформування залізничного транспорту України. Здійснюючи відповідні економічні реформи, важливо не тільки вчасно виявляти загрози, а та знаходити механізми їх нейтралізації. Для цього існують відповідні матеріально-технічні умови та можливості.

Залізнична галузь України з погляду ефективності володіє певними перевагами перед іншими видами транспорту, оскільки за низкою напрямів своєї роботи вона має кращі фінансово-економічні, енергетичні та екологічні показники. Цей вид транспорту здатний круглий рік перевозити великі обсяги вантажів на далекі відстані та в екстремальних кліматичних умовах. Тому велику увагу вирішенню проблем цієї галузі приділяє Уряд України. Так, наприклад, у Розпорядженні Кабінету Міністрів України «Про

схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» зазначено, що оновлення рухомого складу, включаючи і залізничного рухомого складу, буде відбуватись за рахунок закупівель вітчизняної продукції, і для цього мають бути створені державою організаційні, фінансові і економічні умови для модернізації вітчизняних виробництв, здатних забезпечити потреби транспортного сектору необхідною продукцією, що не поступається за своїми технічними характеристиками кращим світовим зразкам.

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, здійснюваних усіма видами транспорту. Експлуатаційна мережа залізниць України становить майже 22 тис. км, з яких 45% електрифіковано. На залізницях функціонують 1492 залізничних станції, 55 локомотивних і 48 вагонних депо, 110 дистанцій колії, 69 дистанцій сигналізації і зв'язку, 44 дистанції енергопостачання [92]. Динаміку обсягів перевезень вантажів і пасажирів в Україні подано в табл. 2.1 та табл. 2.2.

Таблиця 2.1

## Динаміка перевезень вантажів різними видами транспорту України

Вид транспорту	Роки						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
	Обсяг, млн. т.	обсяг, млн. т. % до 2010 р.	обсяг, млн. т. % до 2011 р.	обсяг, млн. т. % до 2012 р.	обсяг, млн. т. % до 2013 р.	обсяг, млн. т. % до 2014 р.	% до 2010 р.
Всього, у т.ч.	755,3	811,7 107,5%	772,8 95,2%	757,6 98,0%	671,2 88,6%	601 79,5%	79,6%
Залізничний	432,5	468,4 108,3%	457,5 97,7%	441,8 96,6%	387 87,6%	350 80,4%	80,9%
Автомобільний	158,2	178,3 112,7%	179 100,4%	183,5 102,5%	178,4 97,2%	147,3 82,6%	93,1%
Водний	11,1	9,9 89,2%	7,8 78,8%	6,3 80,8%	6 95,2%	6,4 106,7%	57,7%
Трубопровідний	153,4	155 101,0%	128,4 82,8%	125,9 98,1%	99,7 79,2%	97,2 97,5%	63,4%
Авіаційний	0,1	0,1 100,0%	0,1 100,0%	0,1 100,0%	0,1 100,0%	0,1 100,0%	100,0%

Як свідчать показники табл. 2.2, залізничний транспорт на тривалу перспективу залишиться основним перевізником вантажів, але за п'ять останніх років обсяг перевезень значно скоротився а саме на 82 млн. т., або

на 19,1%, що в свою чергу спонукає підприємства залізничного транспорту до пошуку додаткових джерел надходження фінансових ресурсів або скорочення витрат.

Таблиця 2.2

## Динаміка перевезень пасажирів різними видами транспорту України

Вид транспорту	Роки						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
	млн пас.	млн. пас. % до 2010 р.	млн. пас. % до 2011 р.	млн. пас. % до 2012 р.	млн. пас. % до 2013 р.	млн. пас. % до 2014 р.	% до 2010 р.
Всього, у т.ч.	6837,7	6972,9 102,0%	6812,3 97,7%	6620 97,2%	5899,5 89,1%	5175,7 87,7%	75,7%
Залізничний	426,6	430,1 100,8%	429,6 99,9%	425,4 99,0%	389,1 91,5%	389,8 100,2%	91,4%
Автомобільний	3719,4	3604,6 96,9%	3448,7 95,7%	3340,8 96,9%	2915,3 87,3%	2259,8 77,5%	60,8%
Водний	7,6	8 105,3%	6,6 82,5%	7,3 110,6%	0,6 8,2%	0,6 100,0%	7,9%
Авіаційний	6,1	7,5 123,0%	8,1 108,0%	8,1 100,0%	6,5 80,2%	6,3 96,9%	103,3%
Міський електричний	2678	2922,7 109,1%	2919,3 99,9%	2838,4 97,2%	2588 91,2%	2519,2 97,3%	94,1%

За обсягами перевезень пасажирів залізничний транспорт України посідає третє місце після міського та автомобільного, але за пасажирооборотом перше – 35425,6 млн. пас./км. у 2015 році (табл. 2.3).

Проаналізувавши показники табл. 2, можна зробити висновок, що за обсягами перевезень пасажирів також спостерігається тенденція до їх зниження, а саме за п'ять років обсяги перевезень скоротилися на 36,8 млн. пас., або на 8,6%.

На рис 2.2. наведено порівняльний аналіз зміни обсягів перевезень вантажів та пасажирів залізничним транспортом України.



Рис. 2.2. Темпи росту обсягів перевезення вантажів та пасажирів залізничним транспортом України

Як видно з табл. 2.2, для України залізничний транспорт на тривалу перспективу залишиться основним перевізником вантажів та пасажирів. Але слід зазначити, що пасажирські перевезення останніми роками мають негативну динаміку майже за всіма видами транспорту, за винятком авіаційного. У 2013 р. загальний обсяг перевезень пасажирів порівняно з 2007 р. скоротився на 17%, у тому числі залізничним транспортом – на 4,5%, автомобільним – на 17,3%, водним – на 30%, міським електротранспортом – на 18,4%. Пояснюється це різними причинами, серед яких – скорочення попиту на транспортні послуги певних категорій населення внаслідок зменшення їхніх доходів, а також низька якість послуг, зростання тарифів на проїзд, недостатній рівень безпеки перевезень.

У законодавстві України встановлено базові принципи управління залізничною галуззю. Українська залізниця посідає: друге місце за вантажообігом (36%), перше місце за пасажиро-обігом. Загальна протяжність залізниць – 21,6 тис. км, електрифікованих колій – 9878 км (45%).

Густота залізниць – 38 км/1 тис. км кв., Донбас – 52 км/1 тис. км кв. За довжиною мережі залізниць Україна посідає третє місце в Європі (23 тис. км залізниць). Приблизно стільки ж (до 25 тис. км) становить протяжність залізниць підприємств (у тому числі під'їзних шляхів і відгалужень). Залізничний транспорт України – четвертий у світі після Росії, США та Канади за обсягом вантажних перевезень. Українські залізниці вдвічі перевищують сумарний обсяг перевезень 12 разом узятих країн Європейського співтовариства [163].

Стратегією науково-технічної політики України в залізничній галузі є вихід на світовий рівень за технічними параметрами та якістю послуг. Важливим напрямом співробітництва України з ЄС є впровадження європейських стандартів виробництва на промислових підприємствах України. Слід зазначити, що на Євразійському континенті за обсягами вантажних перевезень залізниці України посідають четверте місце, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість



українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) у 3–5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн. Крім того, територією України проходять 3 залізничних транспортні коридори – № 3, 5, 9. Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з пан'європейським коридором № 7, який проходить річкою Дунай. Сьогодні довжина національної мережі залізничних транзитних коридорів в Україні становить 3162 км. Це головним чином двоколіїні електрифіковані, обладнані автоблокуванням магістралі, що характеризуються високим рівнем використання технічних засобів. Крім того, розвиваються перевезення по МТК ТРАСЕКА (Європа – Кавказ – Азія).

Укрзалізниця є одним із засновників Ради із залізничного транспорту держав – учасників Співдружності. В умовах глобалізації залізнична галузь України є ще та важливим геополітичним і геоекономічним ресурсом, особливо якщо враховувати вигідне географічне розташування України в Європі. Таке розташування сприяє розвитку географії бізнесу та міжнародних зв'язків. Слід зауважити, що залізниці Європи створюють необхідну транспортну інфраструктуру за фінансової підтримки громадян і компаній Європи через пасажирські перевезення та перевезення вантажні, здійснювані по всьому континенту. Тим не менше, велика частина європейської мережі вже працює на максимальній потужності, тоді як очікування клієнтів зростають у плані збільшення швидкості залізничних перевезень, їх доступності, комфорту, пунктуальності, надійності, гнучкості та відстеження (фрахту). Нові технології необхідні для задоволення цих вимог і подальшого підвищення ролі, яку залізні дороги відіграють у забезпеченні надійного, доступного, безпечного та екологічно чистого транспорту для довгих і коротких дистанцій. Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам ЄС та відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання та норм. Україна задекларувала готовність здійснити все можливе для

модернізації своєї транспортної системи шляхом підписання та ратифікації низки відповідних міжнародних конвенцій, а також участі в міжнародних організаціях, гармонізації внутрішніх норм і стандартів щодо роботи транспорту з вимогами європейських співтовариств. Зближення українського права зі співтовариствами ЄС є не тільки інструментом поглиблення економічної кооперації з ЄС, але також важливим засобом підвищення подальшого розвитку України в цілому.

На відміну від ЄС, де частка вантажних перевезень залізничним транспортом становить 8%, в Україні залізницею перевозиться до 60% вантажів (без урахування трубопроводу). Основними факторами розвитку залізничного транспорту ЄС вважає питання управління інфраструктурою, гарантування недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, лібералізації залізничних вантажних перевезень, ліцензування залізничних підприємств тощо [169, с. 7].

Розвиток інфраструктури залізничного транспорту має бути спрямований на приведення існуючої мережі залізниці у відповідність до світових стандартів безпеки та швидкості руху нарівні з оптимізацією мережі засобами побудови нових дільниць, виходячи з потреб населення, економіки та промисловості України.

В Україні аспектам, пов'язаним з комерційною діяльністю залізниці, приділено набагато менше уваги, оскільки залізничний транспорт перебуває в державній власності та відкриття ринку залізничних вантажних перевезень та перевезень пасажирів на конкурентній основі в Україні поки що не віднесено до актуальних питань. У законодавстві України не передбачено окремого органу, який би виконував функції з розподілення потужностей інфраструктури, як це потребує система ЄС. Що стосується технічних стандартів залізничної транспортної галузі в Україні, то вони зараз перебувають у процесі модернізації відповідно до міжнародних стандартів. Оскільки Україна приєдналась до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) нещодавно, то практична реалізація приведення

технічних стандартів до вимог вказаної Конвенції має тривати до 2015 р. [79, с. 7].

У «нових індустріальних країнах» пріоритетні напрями державного фінансування стосуються підтримки технологічно передових галузей економіки, які визначають науково-технічний вектор країни. Для підвищення ефективності міжнародного науково-технічного співробітництва слід спрямувати інвестиційні ресурси на:

- розвиток комп'ютерних мереж;
- нові ліки та засоби захисту рослин;
- створення автомобілю та літака нового покоління, кардинальну модернізацію залізничного транспорту;
- розвиток природоохоронних технологій;
- розробку нових функціональних біоматеріалів;
- розробку нових економних джерел енергії.

Для науково-технічного прориву України є передумови (матеріальні, інтелектуальні та виробничі ресурси), проте існує брак фінансової підтримки цих проектів з боку іноземних інвесторів. Такий підхід підтверджується принципом вільного переливання ресурсів, який є однією з основних умов функціонування ринкової економіки, оскільки він забезпечує гнучкість механізму синергетичності систем, сприяє структурним змінам в економіці, здійсненню антикризових захисних заходів. Процес алокації ресурсів (фінансових, інвестиційних, інтелектуальних, інноваційних, трудових) реалізується за допомогою відповідних інституцій. Саме з їх допомогою можна забезпечити найбільш ефективний і оптимальний розподіл ресурсів відповідно до реальних потреб економічної системи. Застосування зазначених інституційних правил і норм у формуванні та розвитку ринкового господарства створює сприятливий клімат для розвитку системи економічних відносин і забезпечення її ринкової спрямованості [168, с. 155].

Головним елементом механізму ринкової системи є конкуренція, яка є певним середовищем, у яке занурена ця система та поза яким вона

функціонувати не може. Саме конкуренція забезпечує єдність дії всіх елементів ринкового механізму, об'єднуючи в єдине ціле всіх господарюючих суб'єктів, що конкурують між собою, нав'язуючи їм одну та ту саму гру або зобов'язуючи їх грати за одними та тими самими, єдиним для всіх, правилам. На сьогодні Україна посідає 76-те місце за Індексом глобальної конкурентоспроможності WEF, по сусідству з Гватемалою. Індекс складений зі 113 детальних параметрів, об'єднаних у 12 контрольних показників, які та визначають національну стратегію. У 2010–2011 рр. наша країна посідала 89-е місце, а у 2008–2009 рр. – 72-ге, тобто спостерігається від'ємна тенденція, хоча є незначні покращення, які більшою мірою були пов'язані з переходом уряду до євроінтеграційної політики. Конфлікт у східній частині країни та Криму не вплинув на результати рейтингу глобальної конкурентоспроможності держав, оскільки він був складений ще до загострення ситуації, швидше за все, наслідки будуть відчутні в майбутньому [168, с. 32]. Розвиток конкурентного середовища на залізничному транспорті, що став можливим завдяки поділу функції реалізації програми структурного реформування, зумовлює необхідність введення нових підходів до побудови системи тарифо-утворення, розширення методів непрямого державного регулювання тарифів на основі антимонопольного законодавства. І всі ці заходи спрямовані на вирішення загальнодержавного завдання з формування ринкової економіки України в цілому.

Підвищення транспортної забезпеченості вимагає розвитку та будівництва нових ліній і транспортних вузлів, тоді як матеріально-технічної бази залізничної галузі характеризуються високим ступенем зносу і вимагають активного оновлення. У зв'язку з тим, що залізнична інфраструктура часто є основою для розвитку інших галузей, а отже, створює значний мультиплікативний ефект, оцінювання інвестиційної привабливості залізничних проектів має істотну специфіку. Як правило, такі проекти вимагають значних ресурсів і мають тривалі терміни реалізації, а прогноз

майбутніх транспортних потоків і потенційного ефекту об'єктивно має високий ступінь невизначеності. Це стає перешкодою в обґрунтуванні вигідності проекту для інвесторів і знижує, таким чином, їх інвестиційну активність.

Транспортна система України є найбільш важливою частиною виробничої інфраструктури, а її розвиток – одне з пріоритетних завдань держави. Дієвим способом підвищення ефективності та забезпечення кількісних і якісних характеристик функціонування державної власності є розвиток партнерських відносин держави та приватного сектора: спільних підприємств, контрактної системи, угод про розподіл продукції. Ефективне управління інноваційними процесами на залізничному транспорті в сучасних умовах неможливо без оцінювання зв'язків між різними факторами та результативними показниками, виявлення їх тенденцій та розробки економічних нормативів і прогнозів розвитку. Залізнична галузь, щорічно розвиваючись, продовжує ставити перед суспільством нові завдання, щоб відповідати очікуванням держави та економіки, а головне – очікуванням людей як кінцевих споживачів послуг залізниці. Так наприклад, перед «Укрзалізницею» постало ключове питання про оновлення стратегії розвитку. «Укрзалізниця» має відбутися як господарський суб'єкт, отримати необхідний досвід функціонування на ринкових принципах, фактично заново інтегруватися в економіку України, її галузей.

Першочергову роль у процесі реалізації стратегії має відіграти наука, чії інноваційні розробки дають змогу знизити витрати на оновлення інфраструктури та підвищити ефективність реалізації інвестицій, а також забезпечити безпеку та зручність користуванням транспортом для клієнтів. Крім того, за сучасних часів неможливо недооцінити ступінь міжнародної кооперації. Саме вона, на наше переконання, здатна дати поштовх новому розвитку вітчизняної залізничної галузі. Логіка реформ, які були проведені в інших галузях економіки України, попередній досвід створення державних компаній на основі промислових підприємств (електроенергетика, газова

промисловість, телекомунікаційний сектор) дають підстави вважати, що залізнична галузь України вступає в простір реальних серйозних змін, головні з яких мають відбутися в ментальності людей, що займаються залізничним бізнесом, і тих, які працюють у цій галузі.

Реструктуризація залізничної сфери в Україні вимагає внесення докорінних змін до системи управління галуззю, її виробничої та організаційно-управлінської структури. Вибір стратегії ринкових перетворень на залізничному транспорті відбувається в гострих дискусіях і протистоянні точок зору керівництва «Укрзалізниці» як штабу галузі – з одного боку, і керівників економічного та фінансового блоків Уряду України – з іншого.

### **2.3. Аналіз рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту**

Аналіз даних фінансової звітності Державного підприємства «Придніпровська залізниця» надає змогу усвідомити поточний фінансовий стан, оцінити співвідношення між заборгованістю підприємства та його активами, визначити структуру активів, достатність величини матеріально-виробничих запасів, величину дебіторської заборгованості тощо.

Під час проведення аналізу фінансового стану підприємства застосовують такі методи: аналіз за допомогою коефіцієнтів, аналіз на підставі порівняння результатів минулих років, аналіз на підставі даних галузевих показників.

Необхідно усвідомити, що аналіз за допомогою коефіцієнтів дає змогу вивчити такі важливі аспекти фінансового стану та результатів діяльності підприємства, як: ліквідність, платоспроможність, рентабельність, становище на ринку цінних паперів. Метод заснований на оцінюванні величини зазначених показників, що роблять за допомогою фінансових коефіцієнтів, розрахованих на підставі даних, наведених у формах фінансової звітності. У

нижчезазначених алгоритмах розрахунку передбачено використання системи кодування фінансових звітів за старим (до 2013 р.) та за новими (з 2013 р.) алгоритмами розрахунку відповідних показників.

Аналіз фінансово-господарської діяльності включає:

- аналіз ліквідності балансу;
- аналіз фінансової стійкості;
- оцінювання ділової активності;
- оцінювання рентабельності;
- аналіз прибутку;
- діагностику банкрутства.

Фінансовий стан підприємства в короткостроковий період оцінюють за показниками ліквідності та платоспроможності, що характеризують можливість своєчасного та повного розрахунку за короткостроковими зобов'язаннями з контрагентами.

Розгляд ліквідності полягає в порівнянні засобів за активом, згрупованих за ступенем їх ліквідності, із зобов'язаннями за пасивом, згрупованих за термінами їх погашення та розміщеними в порядку зростання термінів.

Усі активи підприємства залежно від ступеня ліквідності можна умовно поділити на такі групи:

1. Найбільш ліквідні активи (A1) – суми після всіх статей засобів, які можуть бути використані для виконання поточних розрахунків негайно. До цієї групи включають також короткострокові фінансові вкладення (цінні папери):

$$\begin{aligned} LI &= \text{стр.220 ф.1} + \text{стр.230 ф.1} + \text{стр.240 ф.1}; \\ LI &= \text{стр.1165 ф.1.} \end{aligned} \quad (2.1)$$

2. Активи, що швидко реалізуються (A2) – активи, для перетворення яких у грошову форму потрібний триваліший час. До цієї групи можна

включити готову продукцію, дебіторську заборгованість, векселі отримані, інші оборотні активи:

$$\begin{aligned} Л2 &= \text{стр.130 ф.1} + \text{стр.140 ф.1} + \text{стр.150 ф.1} + \text{стр.160 ф.1} + \text{стр.170} \\ &\quad \text{ф.1} + \text{стр.180 ф.1} + \text{стр.190 ф.1} + \text{стр.200 ф.1} + \text{стр.210 ф.1}; \\ Л2 &= \text{стр.1103 ф.1} + \text{стр.1104 ф.1} + \text{стр.1160 ф.1} + \text{стр.1125 ф.1} + \\ &\quad + \text{стр.1135 ф.1} + \text{стр.1130 ф.1} + \text{стр.1140 ф.1} + \text{стр.1145 ф.1} + \text{стр.1155 ф.1} \end{aligned} \quad (2.2)$$

3. Активи, що повільно реалізуються (А3) – найменш ліквідні активи: запаси, дебіторська заборгованість (платежі, які очікуються більше ніж через 12 місяців після звітної дати), ПДВ за придбаними цінностями:

$$\begin{aligned} Л3 &= \text{стр.100 ф.1} + \text{стр.110 ф.1} + \text{стр.120 ф.1} + \text{стр.250 ф.1} + \text{стр.270 ф.1}; \\ Л3 &= \text{стр.1101 ф.1} + \text{стр.1110 ф.1} + \text{стр.1102 ф.1} + \text{стр.1190} \\ &\quad \text{ф.1} + \text{стр.1170 ф.1}. \end{aligned} \quad (2.3)$$

4. Активи, що важко реалізуються (А4) – активи, які призначені для використання в господарській діяльності впродовж тривалого періоду часу. До цієї групи входять необоротні активи:

$$\begin{aligned} Л4 &= \text{стр.080 ф.1}; \\ Л4 &= \text{стр.1095 ф.1}. \end{aligned} \quad (2.4)$$

Пасиви балансу за ступенем зростання термінів погашення зобов'язань групують таким чином:

1. Найбільш термінові зобов'язання (П1) – кредиторська заборгованість, розрахунки за дивідендами, інші короткострокові зобов'язання, а також позики, не погашені в строк:

$$\begin{aligned} П1 &= \text{стр.530 ф.1}; \\ П1 &= \text{стр.1615 ф.1}. \end{aligned} \quad (2.5)$$

2. Короткострокові пасиви (П2) – короткострокові кредити банків, інші позики, які підлягають погашенню впродовж 12 місяців після звітної дати:

$$\begin{aligned} П2 &= \text{стр.640 ф.1} - \text{стр.380 ф.1} - \text{стр.480 ф.1} - \text{стр.530 ф.1} - \text{стр.430 ф.1}; \\ П2 &= \text{стр.1900 ф.1} - \text{стр.1495 ф.1} - \text{стр.1595 ф.1} - \text{стр.1615 ф.1}. \end{aligned} \quad (2.6)$$



3. Довгострокові пасиви (ПЗ) – довгострокові кредити та інші довгострокові пасиви – статті 3-го розділу пасиву балансу «Довгострокові зобов'язання»:

$$\begin{aligned} ПЗ &= \text{стр.480 ф.1} + \text{стр.430 ф.1} + \text{стр.630 ф.1}; \\ ПЗ &= \text{стр.1595 ф.1} + \text{стр.1665 ф.1}. \end{aligned} \quad (2.7)$$

4. Постійні пасиви (П4) – статті 1-го розділу пасиву балансу «Власний капітал», 2-го «Забезпечення майбутніх виплат і платежів» і 5-го «Доходи майбутніх періодів»:

$$\begin{aligned} П4 &= \text{стр.380 ф.1}; \\ П4 &= \text{стр.1495 ф.1}. \end{aligned} \quad (2.8)$$

Для визначення ліквідності балансу необхідно порівняти показники груп за активами та пасивами. Баланс вважають ліквідним, якщо виконуються такі нерівності:

$$Л1 \geq П1; Л2 \geq П2; Л3 \geq П3; Л4 \leq П4.$$

Для характеристики ліквідності балансу Державного підприємства «Придніпровська залізниця» проведено розрахунки груп активів та пасивів за 2013-2015 рр. (табл. 2.3).

Отже виходячи з результатів аналізу ліквідності балансу у підприємства спостерігається недостатня кількість для покриття найбільш термінових зобов'язань абсолютно та найбільш ліквідних активів, але позитивним є те, що їх кількість поступово скорочується. Активи підприємств, що швидко реалізуються, перевищують короткострокові пасиви, і підприємство може бути платоспроможним у недалекому майбутньому з урахуванням своєчасних розрахунків з кредиторами, отримання коштів від продажу продукції в кредит. Довгострокові пасиви перевищують активи, що повільно реалізуються, це свідчить, що в майбутньому при несвоєчасному надходженні грошових коштів від продажу та платежів підприємство не може бути платоспроможним на період, рівний середній тривалості одного обороту оборотних коштів після дати складання

балансу. Невиконання умов четвертої групи показників ліквідності балансу свідчить про недотримання мінімальної умови фінансової стійкості організації, а саме недостатньої кількості в підприємства власних оборотних коштів.

Таблиця 2.3

**Аналіз ліквідності балансу  
Придніпровської залізниці, млн. грн.**

Актив	Роки			Пасив	Роки			Платіжний надлишок (+) або недолік (-)		
	2013	2014	2015		2013	2014	2015	2013	2014	2015
Найбільш ліквідні активи	30	125	256	Найбільш термінові зобов'язання	1081	1043	967	-1051	-918	-711
Активи, що швидко реалізуються	3154	3273	4230	Коротко-строкові пасиви	478	1522	976	2676	1751	3255
Активи, що поволі реалізуються	685	1949	2426	Довго-строкові пасиви	2049	3039	4452	-1364	-1091	-2027
Активи, що важко реалізуються	10710	11608	11094	Постійні пасиви	10948	11363	11467	-239	245	-374
Баланс	14579	16954	18005	Баланс	14557	16967	17862			

Проведений аналіз є первинним, та більш детальним є аналіз за допомогою фінансових коефіцієнтів.

У вітчизняній практиці, як правило, використовують три коефіцієнти: поточної ліквідності, швидкої ліквідності, абсолютної ліквідності.

Коефіцієнт поточної ліквідності показує, наскільки наявні оборотні активи достатні для задоволення поточних зобов'язань. Відповідно до загальноприйнятих стандартів, вважають, що цей коефіцієнт має перебувати в межах від одиниці до двох.

Коефіцієнт поточної ліквідності визначають таким чином:

$$K_{\text{пот.ликв.}} = \frac{\text{Оборотні}_\text{активи} + \text{Витрати}_\text{майбутніх}_\text{періодів}}{\text{Поточні}_\text{забов'язання} + \text{Доходи}_\text{майбутніх}_\text{періодів}}$$

$$K_{\text{пот.ликв.}} = \frac{\text{стр.260, ф.1} + \text{стр.270, ф.1}}{\text{стр.620, ф.1} + \text{стр.630, ф.1}} \quad (2.9)$$

$$K_{\text{пот.ликв.}} = \frac{\text{ф.1стр.1195}}{\text{ф.1стр.1695}} \quad (2.9)$$

Коефіцієнт швидкої ліквідності (інше найменування цього коефіцієнта – коефіцієнт «лакмусового папірця») вважають більш твердим тестом на ліквідність, тому що при його розрахунку не враховують найменш ліквідну частину оборотних активів – активи, що повільно реалізуються, – виробничі запаси та незавершене будівництво.

Коефіцієнт швидкої ліквідності визначають за такою формулою:

$$K_{\text{швид.}} = \frac{\text{Оборотні}_\text{активи} - \text{Запаси} - \text{Витрати}_\text{майбутніх}_\text{періодів}}{\text{Поточні}_\text{забов'язання} + \text{Доходи}_\text{майбутніх}_\text{періодів}}$$

$$K_{\text{швид.}} = \frac{\text{стр.260} - \text{стр.100} - 140 - \text{стр.270, ф.1}}{\text{стр.620} + \text{стр.630, ф.1}} \quad (2.10)$$

$$K_{\text{швид.}} = \frac{\text{ф.1стр.1195} - \text{ф.1стр.1100}}{\text{ф.1стр.1695}}$$

У сучасних умовах економіки достатнім визнають його значення 0,7–0,8.

Очевидно, що найбільш надійною є оцінка ліквідності тільки за показниками першої групи активів – коштів і поточних фінансових інвестицій. Тому в українській практиці розраховують коефіцієнт абсолютної ліквідності. Оптимальне його значення визнають на рівні 0,2–0,35. Значення вище ніж 0,35 не завжди потрібно, тому що надлишок коштів свідчить про неефективне їхнє використання.

Формула розрахунку коефіцієнта абсолютної ліквідності має такий вигляд:

$$K_{аб} = \frac{\text{Грошові кошти та їх еквіваленти}}{\text{Поточні зобов'язання} + \text{Доходи майбутніх періодів}}$$

$$K_{аб} = \frac{\text{стр.220} + \text{стр.230} + \text{стр.240, ф.1}}{\text{стр.620} + \text{стр.630, ф.1}} \quad (2.11)$$

$$K_{аб} = \frac{\text{ф.1стр.1165}}{\text{ф.1стр.1695}}$$

Як видно з наведеного аналізу (табл. 2.5), за звітний період відбулося зниження коефіцієнта швидкої ліквідності на 0,18 і зростання коефіцієнта абсолютної ліквідності на 0,03. Коефіцієнт поточної ліквідності – 2,1 (при його нормативному значенні 1–2), його зменшення за звітний період становить 0,36. Розрахунок коефіцієнтів ліквідності подано в табл. 2.4.

Таблиця 2.4

### Розрахунок коефіцієнтів ліквідності

Показник	Роки					Відхилення (+/-)			
	2011	2012	2013	2014	2015	2012-2011	2013-2012	2013-2014	2014-2015
Коефіцієнт поточної ліквідності	1,93	1,79	2,47	2,10	3,47	-0,14	0,67	-0,36	1,36
Коефіцієнт швидкої ліквідності	1,67	1,54	2,10	1,92	3,14	-0,14	0,56	-0,18	1,22
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,047	0,004	0,020	0,05	0,13	-0,04	0,02	0,03	0,08

Таким чином, ліквідність підприємства досягається за рахунок високого значення коефіцієнтів поточної та швидкої ліквідності, які відображають наявність у підприємства найбільш ліквідних оборотних активів. Це свідчить про стабільний фінансовий стан і здатність підприємства вчасно погашати свої поточні зобов'язання. У 2014 р. коефіцієнт абсолютної ліквідності становив 0,05, тобто підприємство було спроможне погасити лише 5% поточної заборгованості за рахунок наявних грошових коштів.

Одна з найважливіших характеристик фінансового стану підприємства – стабільність його діяльності з позиції довгострокової перспективи. Вона пов'язана, перш за все, з фінансовою структурою підприємства, ступенем його залежності від кредиторів та дебіторів.

Для фінансової стійкості підприємства характерне співвідношення джерел фінансування, динаміка яких визначається за допомогою таких коефіцієнтів:

– коефіцієнти капіталізації, що характеризують фінансовий стан підприємства з позиції структури джерел фінансових ресурсів;

– коефіцієнти покриття, що характеризують фінансову стійкість з позиції витрат, пов'язаних з обслуговуванням зовнішніх джерел залучених засобів.

Серед коефіцієнтів капіталізації найбільш істотними є коефіцієнт фінансової автономії, що характеризує частку власних коштів підприємства в загальній сумі коштів, авансованих у його діяльність. Розрахунок коефіцієнта фінансової стійкості здійснюють за формулою:

$$K_{авт} = \frac{\text{власний капітал}}{\text{активи підприємства}},$$

$$K_{авт} = \frac{\text{стр.380, ф.1}}{\text{стр.080} + \text{стр.260} + \text{стр.270, ф.1}} \quad (2.12)$$

$$K_{авт} = \frac{\text{ф.1стр.1495}}{\text{ф.1стр.1900}}$$

Чим вище значення цього коефіцієнта, тим фінансово стійкіше, стабільніше та більш незалежне від зовнішніх кредиторів підприємство. На практиці встановлено, що загальна сума заборгованості не повинна перевищувати суму власних джерел фінансування, тобто джерела фінансування підприємства (загальна сума капіталу) повинні бути хоча б наполовину сформовані за рахунок власних коштів. Таким чином, критичне значення коефіцієнта автономії – 0,5.

Коефіцієнтом, оберненим коефіцієнту фінансової автономії, є коефіцієнт фінансової залежності. Добуток цих коефіцієнтів дорівнює 1. Коефіцієнт фінансової залежності розраховують за формулою:

$$K_{\text{зал}} = \frac{\text{Залучений}_\text{ капітал}}{\text{Активи}_\text{ підприємства}},$$

$$K_{\text{зал}} = \frac{\text{стр.430} + \text{стр.480} + \text{стр.620} + \text{стр.630, ф.1}}{\text{стр.080} + \text{стр.260} + \text{стр.270, ф.1}}. \quad (2.13)$$

$$K_{\text{зал}} = \frac{\text{стр.1595} + \text{стр.1695} + \text{стр.1665, ф.1}}{\text{стр.1095} + \text{стр.1195} + \text{стр.1170, ф.1}}.$$

Зростання цього показника в динаміці означає збільшення частки позикових засобів у фінансуванні підприємства, а отже, і втрату фінансової незалежності. Якщо його значення знижується до одиниці, то це означає, що власники цілком фінансують своє підприємство.

Наступний коефіцієнт, що буде використаний, слугує для визначення капіталізації аналізованого підприємства – коефіцієнт фінансового ризику. За своїм економічним значенням він поєднує в собі два попередніх коефіцієнти та показує співвідношення залучених і власних коштів. Розрахунок цього показника здійснюють за формулою:

$$K_{\text{ф.р.}} = \frac{\text{Залучений}_\text{ капітал}}{\text{Власний}_\text{ капітал}},$$

$$K_{\text{ф.р.}} = \frac{\text{стр.430} + \text{стр.480} + \text{стр.620} + \text{стр.630, ф.1}}{\text{стр.380, ф.1}}. \quad (2.14)$$

$$K_{\text{ф.р.}} = \frac{\text{стр.1595} + \text{стр.1695} + \text{стр.1665, ф.1}}{\text{стр.1495, ф.1}}.$$

Цей коефіцієнт дає найбільш загальну оцінку фінансової стійкості. Він має досить просту інтерпретацію: показує, скільки одиниць залучених засобів припадає на кожну одиницю власних. Зростання показника в динаміці свідчить про посилення залежності підприємства від зовнішніх інвесторів та кредиторів, тобто про зниження фінансової стійкості, і навпаки. Оптимальне значення цього коефіцієнта  $\leq 0,5$ , критичне значення – 1.

Коефіцієнт маневреності власного капіталу показує, яка частина власного оборотного капіталу перебуває в обороті, а яка – капіталізована. Коефіцієнт має бути досить високим, щоб забезпечити гнучкість у використанні власних коштів підприємства. Формула розрахунку цього коефіцієнта має такий вигляд:

$$K_{ман} = \frac{\text{Власні оборотні кошти}}{\text{Власний капітал}},$$

$$K_{ман} = \frac{\text{стр}260 - \text{стр}620_{ф.1}}{\text{стр}380_{ф.1}}. \quad (2.15)$$

$$K_{ман} = \frac{\text{стр.1195}_{ф.1} - \text{стр.1695}_{ф.1}}{\text{стр.1495}_{ф.1}}.$$

Тепер перейдемо до розгляду коефіцієнтів покриття. Коефіцієнт структури покриття довгострокових вкладень показує, яка частина основних засобів і інших необоротних активів профінансована зовнішніми інвесторами.

$$K_{н.д.в.} = \frac{\text{Довгострокові пасиви}}{\text{Необоротні активи}},$$

$$K_{н.д.в.} = \frac{\text{стр} .480_{ф.1}}{\text{стр} .080_{ф.1}}. \quad (2.16)$$

$$K_{н.д.в.} = \frac{\text{стр} .1595_{ф.1}}{\text{стр} .1095_{ф.1}}.$$

Коефіцієнт довгострокового залучення позикових засобів і коефіцієнт фінансової незалежності капіталізованих джерел є коефіцієнтами структури довгострокових джерел фінансування. Ці два взаємозалежних коефіцієнти показують, яким буде фінансовий стан підприємства в майбутньому, тобто зміниться залежність підприємства від зовнішніх інвесторів чи ні:

$$K_{\text{д.з.п.к.}} = \frac{\text{Довгострок ові} \_ \text{забов'язання}}{\text{Власний} \_ \text{капітал} + \text{Довгострок ові} \_ \text{забов'язання}},$$

$$K_{\text{д.з.п.к.}} = \frac{\text{стр. 480, ф. 1}}{\text{стр. 380, ф. 1} + \text{стр. 480, ф. 1}}. \quad (2.17)$$

$$K_{\text{ф.н.к.д.}} = \frac{\text{Власний} \_ \text{капітал}}{\text{Власний} \_ \text{капітал} + \text{Довгострок ові} \_ \text{забов'язання}},$$

$$K_{\text{ф.н.к.д.}} = \frac{\text{стр. 380, ф. 1}}{\text{стр. 380, ф. 1} + \text{стр. 480, ф. 1}}. \quad (2.18)$$

$$K_{\text{ф.н.к.д.}} = \frac{\text{стр. 1495, ф. 1}}{\text{стр. 1495, ф. 1} + \text{стр. 1595, ф. 1}}.$$

Щодо співвідношення цих показників у зарубіжній і вітчизняній практиці існують різні думки. Найбільш поширена думка, що частка власного капіталу в загальній сумі джерел фінансування ( $K_{\text{ф.н.к.д.}}$ ) повинна бути досить велика, при цьому нижня межа вказується на рівні 0,6 (60%).

Аналіз отриманих показників (табл. 2.5) свідчить про незначне зниження фінансової автономії підприємства, а саме про це говорять такі показники: коефіцієнт фінансової автономії в поточному році знизився на 8%, а коефіцієнт фінансового ризику зріс на 0,08 відсоткового пункту. Водночас підприємство відрізняється дуже низьким рівнем маневреності власного капіталу. Однак, відбувається його зростання впродовж досліджуваного періоду. Збільшення коефіцієнта маневреності свідчить про підвищення гнучкості використання власних коштів підприємства та скорочення рівня їхньої капіталізації.

Зростання коефіцієнта структури покриття довгострокових вкладень (на 0,07) і коефіцієнта довгострокового залучення позикових засобів (на 0,05) свідчить про збільшення частки фінансування капітальних вкладень за рахунок залучених джерел і орієнтацію підприємства на стабілізацію фінансового стану за рахунок балансування показників фінансової залежності та фінансової автономії.



## Розрахунок коефіцієнтів капіталізації та покриття

Показник	Роки					Відхилення (+/-)			
	2011	2012	2013	2014	2015	2012-2011	2013-2012	2013-2014	2014-2015
Коефіцієнт фінансової автономії	0,81	0,77	0,75	0,67	0,64	-0,04	-0,02	-0,08	-0,03
Коефіцієнт фінансової залежності	0,19	0,23	0,25	0,30	0,33	0,04	0,02	0,06	0,02
Коефіцієнт фінансового ризику	0,24	0,30	0,19	0,27	0,39	0,06	-0,12	0,08	0,12
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,13	0,15	0,21	0,25	0,42	-0,14	0,56	-0,18	1,22
Коефіцієнт структури покриття довгострокових вкладень	0,09	0,10	0,19	0,26	0,40	-0,04	0,02	0,03	0,08
Коефіцієнт довгострокового залучення коштів	0,08	0,09	0,16	0,21	0,28	-0,14	0,56	-0,18	1,22
Коефіцієнт фінансової автономії капіталізованих джерел	0,92	0,91	0,84	0,79	0,72	-0,04	0,02	0,03	0,08

Важливе значення при аналізі фінансово-господарської діяльності підприємства має рівень ефективності використання ресурсів підприємства.

За допомогою коефіцієнта оборотності активів (коефіцієнта трансформації) оцінюють ефективність використання підприємством усіх наявних ресурсів, незалежно від джерел їхнього залучення. Цей коефіцієнт розраховують за формулою:

$$K_{o.a.} = \frac{\text{Чиста виручка від реалізації продукції}}{\text{Середньорічна вартість майна підприємства}},$$

$$K_{o.a.} = \frac{\text{стр .035 , ф.2.}}{1 / 2(\text{гр .3, стр .280 , ф.1} + \text{гр .4, стр .280 , ф.1})}. \quad (2.19)$$

$$K_{o.a.} = \frac{\text{стр .2000 , ф.2.}}{1 / 2(\text{гр .3, стр .1300 , ф.1} + \text{гр .4, стр .1300 , ф.1})}.$$

Коефіцієнт трансформації показує, скільки разів за звітний період відбувається повний цикл виробництва чи скільки грошових одиниць реалізованої продукції принесла кожна грошова одиниця активів.

За коефіцієнтом оборотності дебіторської заборгованості (інша назва цього коефіцієнта – коефіцієнт оборотності за розрахунками, або коефіцієнт інкасації) роблять висновки про те, у скільки разів у середньому за звітний період дебіторська заборгованість перетворилася на кошти:

$$K_{об.д.з.} = \frac{\text{Виторг від реалізації продукції}}{\text{Середньорічна вартість чистої дебіторської заборгованості}},$$

$$K_{об.д.з.} = \frac{\text{стр.010, ф.2.}}{1/2(\text{гр.3, стр.160 – 210, ф.1} + \text{гр.4, стр.160 – 210, ф.1})}. \quad (2.20)$$

$$K_{об.д.з.} = \frac{\text{стр.2000, ф.2.}}{1/2(\text{гр.3, стр.1125 – 1155, ф.1} + \text{гр.4, стр.1125 – 1155, ф.1})}.$$

Для аналізу оборотності дебіторської заборгованості використовують також показник тривалості обороту дебіторської заборгованості. Його часто називають терміном кредитування. Період оборотності дебіторської заборгованості в днях можна одержати таким чином:

$$T_{об.д.з.} = \frac{\text{число днів у періоді}}{K_{об.д.з.}}. \quad (2.21)$$

Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості доповнює попередній коефіцієнт. Коефіцієнт показує, скільки оборотів необхідно компанії для оплати наявної заборгованості:

$$K_{об.к.з.} = \frac{\text{Собівартість реалізованої продукції}}{\text{Середньорічна вартість чистої кредиторської заборгованості}},$$

$$K_{об.к.з.} = \frac{\text{стр.040, ф.2.}}{1/2(\text{гр.3, стр.620, ф.1} + \text{гр.4, стр.620, ф.1})}. \quad (2.22)$$

$$K_{об.к.з.} = \frac{\text{стр.2050, ф.2.}}{1/2(\text{гр.3, стр.1695, ф.1} + \text{гр.4, стр.1695, ф.1})}.$$

Для аналізу оборотності кредиторської заборгованості використовують показник періоду обороту кредиторської заборгованості:

$$T_{об.к.з.} = \frac{\text{Число\_днів\_у\_періоді}}{K_{об.к.з.}} \quad (2.23)$$

Деякі аналітики для оцінювання платоспроможності та фінансової стійкості не тільки розглядають співвідношення між поточними активами та поточними зобов'язаннями, а та відокремлюють також їхню різницю.

Різниця між поточними активами та поточними зобов'язаннями становить чистий робочий капітал підприємства ( $P_k$ ), що також можна використовувати як міру платоспроможності та фінансової стійкості підприємства. Наявність чистого робочого капіталу свідчить про те, що підприємство здатне не тільки оплатити поточні борги, воно має у своєму розпорядженні фінансові ресурси для розширення діяльності та здійснення інвестицій. Наведемо формулу визначення чистого робочого капіталу, що розраховують на підставі даних Балансу.

Оптимальний розмір чистого робочого капіталу залежить від сфери діяльності, обсягу реалізації, кон'юнктури ринку. Для оцінювання достатності чистого робочого капіталу можна провести його порівняння з аналогічним показником інших підприємств:

$$P_k = (\text{Оборотні\_активи} + \text{Витрати\_майбутніх\_періодів}) - (\text{Поточні\_зобов'язання} + \text{Доходи\_майбутніх\_періодів}) \quad (2.24)$$

$$P_k = (\text{стр.260} + \text{стр.270, ф.1}) - (\text{стр.620} + \text{стр.630, ф.1})$$

$$P_k = (\text{стр.1195} + \text{стр.1170}) - \text{стр.1695}$$

Для характеристики ефективності керування запасами використовують коефіцієнт оборотності запасів і показник тривалості обороту:

$$K_{об.з.} = \frac{\text{Собівартість\_реалізованої\_продукції}}{\text{Середньорічна\_вартість\_запасів}},$$

$$K_{об.з.} = \frac{\text{стр.40, ф.2}}{1/2(\text{зр.3, стр.100 - 140, ф.1} + \text{зр.4, стр.100 - 140, ф.1})} \quad (2.25)$$

$$K_{об.з.} = \frac{\text{стр.2050, ф.2}}{1/2(\text{зр.3, стр.1100, ф.1} + \text{зр.4, стр.1100, ф.1})}$$

Показник показує, скільки оборотів за рік зробили запаси, тобто скільки разів вони перенесли свою вартість на готові вироби.

Показник тривалості обороту запасів можна розрахувати таким чином:

$$T_{об.з.} = \frac{\text{Число днів у періоді}}{K_{об.з.}} \quad (2.26)$$

Цей показник характеризує період, протягом якого запаси перетворюються на реалізовані товари. У цілому, чим вищий коефіцієнт оборотності запасів, а отже, менший період обороту запасів, тим більш ліквідну структуру мають оборотні кошти, і тим стійкіший фінансовий стан підприємства.

Показник тривалості операційного циклу показує, скільки днів у цілому потрібно для виробництва, продажу та оплати продукції чи послуги підприємства. Розраховують цей період таким чином:

$$T_{об.ц.} = T_{об.з.} + T_{об.д.з.} \quad (2.27)$$

Логіка розрахунку показника тривалості обороту оборотного капіталу зводиться до такого: якщо його значення позитивне, то підприємство відчує потребу в коштах; негативне значення показника свідчить про те, що підприємство має в безкоштовному користуванні чужі гроші.

$$T_{об.об.к.} = T_{об.з.} + T_{об.д.з.} - T_{об.к.з.} \quad (2.28)$$

На основі аналізу показників (табл. 2.6) ділової активності підприємства можна зробити такі висновки: відбулося зменшення коефіцієнтів оборотності активів з 0,59 до 0,52, що свідчить про зниження ефективності використання ресурсів підприємства. Зменшення цього коефіцієнта показує, що доход на 1 грн, відображену в активі балансу, зменшився з 0,59 грн до 0,52 грн. Цей коефіцієнт варіює залежно від галузі, відбиваючи особливості виробничого процесу.

## Зведена таблиця коефіцієнтів ділової активності

Показник	Роки					Відхилення (+/-)			
	2011	2012	2013	2014	2015	2012-2011	2013-2012	2013-2014	2014-2015
Коефіцієнт оборотності активів	0,46	0,57	0,59	0,52	0,42	0,11	0,02	-0,07	-0,10
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	2,59	2,27	2,67	2,63	1,93	-0,31	0,40	-0,04	-0,70
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	3,37	3,66	3,82	3,72	2,88	0,29	0,15	-0,10	-0,84
Коефіцієнт оборотності запасів	14,38	14,22	13,14	14,65	11,72	-0,17	-1,08	1,51	-2,93
Коефіцієнт оборотності основних засобів (фондовіддача)	0,49	0,62	0,70	0,65	0,57	0,13	0,07	-0,05	-0,08

Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості скоротився на 0,10, у результаті чого термін погашення кредиторської заборгованості зменшився на 2,5 дня (з 95,56 до 98,08 дня).

Важливим є не тільки порівняння показників оборотності дебіторської та кредиторської заборгованості зі значеннями коефіцієнтів за попередні періоди, а та порівняння цих показників між собою. Такий підхід дає змогу зіставити умови комерційного кредитування, яким підприємство користується в інших фірм, з тими умовами кредитування, що підприємство надає своїм покупцям. Як випливає з розрахунків, умови, на яких підприємство одержує постачання, набагато кращі, ніж умови, надані підприємством своїм покупцям (тривалість обороту кредиторської заборгованості більше від тривалості обороту дебіторської заборгованості). Це приводить до того, що приплив коштів від дебіторів більш інтенсивний, ніж від кредиторів. Збереження такої тенденції в розрахунках дає змогу

підприємству в плинні визначеного часу безкоштовно користуватися коштами своїх постачальників.

Збільшення коефіцієнта оборотності запасів свідчить про те, що підприємство вирішує деякі проблеми з реалізацією продукції, але вони в нього все ще існують. Це підтверджує, по-перше, перевищення періоду оборотності дебіторської заборгованості над періодом оборотності запасів (на 113 днів). Це, у свою чергу, приводить до вимивання коштів з виробничого процесу. По-друге, позитивне значення показника тривалості оборотності оборотних коштів (65 днів). Позитивним є його зниження на 3 дні. Одночасне зростання періоду оборотності дебіторської заборгованості та скорочення періоду оборотності запасів свідчать про неплатоспроможність покупців підприємства, що, у свою чергу, призводить до вимивання коштів з виробничого процесу.

Підвищення фондівіддачі, крім збільшення обсягу реалізованої продукції, може бути досягнуте як за рахунок невисокої питомої ваги основних засобів, так і за рахунок їх вищого технологічного рівня. Її величина коливається залежно від особливостей галузі і її капіталомісткості. Однак, загальні закономірності тут такі: чим вища фондівіддача, тим нижчі витрати. Дані для розрахунку показників ділової активності отримують зі Звіту про фінансові результати та Балансу.

У цілому показники ділової активності підприємства у 2014 р. мають позитивну тенденцію, що свідчить про підвищення ефективності основної діяльності підприємства.

Рентабельність – це відносний показник, що відображає порівняння отриманого ефекту з витратами та ресурсами, використаними для його досягнення.

Існує безліч коефіцієнтів рентабельності, використання кожного з яких залежить від характеру оцінки ефективності фінансово-господарської діяльності підприємства. Залежно від того, із чим порівнюють обраний показник прибутку, виділяють дві групи показників рентабельності:

- рентабельність капіталу;
- рентабельність продажів.

У групі рентабельність капіталу розраховують два основних показники: рентабельність активів і рентабельність власного капіталу.

Показник рентабельності активів характеризує, наскільки ефективно підприємство використовує свої активи для одержання прибутку, тобто який прибуток приносить кожна одиниця коштів, вкладена в активи підприємства. Його розраховують таким чином:

$$R_{ROA} = \frac{\text{Прибуток до оподаткування}}{\text{Усього джерел коштів}},$$

$$R_{ROA} = \frac{\text{стр.170, ф.2}}{\text{стр.640, ф.1}} \quad (2.30)$$

$$R_{ROA} = \frac{\text{стр.2290, ф.2}}{\text{стр.1900, ф.1}}$$

Рентабельність власного капіталу розраховують за формулою:

$$R_{ROE} = \frac{\text{Чистий прибуток}}{\text{Власний капітал}},$$

$$R_{ROE} = \frac{\text{стр .220 , ф .2}}{\text{стр .640 , гр .4, ф .1}} \quad (2.31)$$

$$R_{ROE} = \frac{\text{стр .2350 , ф .2}}{\text{стр .1900 , гр .4, ф .1}}$$

Цей коефіцієнт показує, який прибуток приносить кожна інвестована грошова одиниця капіталу. Він є основним показником, який використовують для характеристики ефективності вкладення в діяльність того чи іншого виду підприємств.

Оцінюючи рентабельність продажів залежно від показників прибутку (валовий, операційної і чистий), розраховують ряд коефіцієнтів рентабельності.

Валова рентабельність продажу показує ефективність виробничої діяльності та політики ціноутворення, що проводиться на підприємстві. Її розраховують таким чином:

$$R_{GPM} = \frac{\text{Валовий\_прибуток}}{\text{Виручка\_від\_реалізації\_продукції}},$$

$$R_{GPM} = \frac{\text{стр.050, ф.2}}{\text{стр.035, ф.2}}.$$

$$R_{GPM} = \frac{\text{стр.2090, ф.2}}{\text{стр.2000, ф.2}}.$$
(2.33)

Операційна рентабельність продажу є одним із кращих інструментів визначення операційної ефективності та показує здатність керівництва підприємства отримувати прибуток від діяльності до відрахування витрат, що не належать до операційної діяльності.

$$R_{OIM} = \frac{\text{Операційний\_прибуток}}{\text{Виручка\_від\_реалізації\_продукції}},$$

$$R_{OIM} = \frac{\text{стр.100, ф.2}}{\text{стр.035, ф.2}}.$$

$$R_{OIM} = \frac{\text{стр.2190, ф.2}}{\text{стр.2000, ф.2}}.$$
(2.34)

Оцінюючи рентабельність продажу, у вітчизняній практиці найчастіше використовують показник чистої рентабельності реалізованої продукції. Розраховують його за формулою:

$$R_{NPM} = \frac{\text{Чистий\_прибуток}}{\text{Виручка\_від\_реалізації}},$$

$$R_{NPM} = \frac{\text{стр.220, ф.2}}{\text{стр.035, ф.2}}.$$

$$R_{NPM} = \frac{\text{стр.2350, ф.2}}{\text{стр.2000, ф.2}}.$$
(2.35)

Зниження показника чистої рентабельності може свідчити або про збільшення фінансових витрат на виробництво і реалізацію продукції, або про збільшення суми сплачених податкових платежів. Цей коефіцієнт показує повний вплив структури капіталу та фінансування компанії на її рентабельність.



## Розрахунок коефіцієнтів рентабельності, %

Показник	Роки					Відхилення (+/-)			
	2011	2012	2013	2014	2015	2012- 2011	2013- 2012	2013- 2014	2014- 2015
Рентабельність активів	0,010	0,044	0,013	0,006	0,004	0,034	-0,031	-0,007	-0,003
Рентабельність власного капіталу	0,0000	0,0053	0,0018	0,0015	0,0031	0,005	-0,004	0,000	0,002
Валова рентабельність реалізованої продукції	0,13	0,17	0,13	0,10	0,11	0,031	-0,040	-0,025	0,010
Операційна рентабельність реалізованої продукції	0,09	0,10	0,05	0,05	0,06	0,009	-0,047	-0,004	0,015
Чиста рентабельність реалізованої продукції	0,000	0,009	0,003	0,003	0,008	0,009	-0,006	0,000	0,005

Показник рентабельності активів (табл. 2.7) перебуває на досить низькому рівні. Негативним є його різке зниження (особливо, беручи до уваги, що протягом останніх років він постійно зростає). Зниження рентабельності власного капіталу на 14,4% зумовлено спрямованістю фінансової стратегії підприємства на скорочення частки позикових і залучених засобів у структурі джерел фінансування виробничого процесу на підприємстві та підвищення його фінансової автономії.

Зниження в динаміці показника валової рентабельності продажу зумовлено зростанням собівартості продукції (на 0,5%) при одночасному зменшенні витрат від реалізації (на 2,3%). Скорочення показника операційної рентабельності свідчить про збільшення частки постійних витрат у собівартості продукції. Істотним є зменшення матеріальних витрат на 9% і збільшення витрат на оплату праці та соціальні заходи на 2,2% та 2% відповідно.

Загалом основну частину збитків у 2014 р. становлять непланові збитки на погашення курсової різниці за валютними договорами. Саме ці збитки стали основною причиною скорочення всіх показників рентабельності на підприємстві у 2014 р.

При аналізі коефіцієнтів рентабельності найбільшого поширення набула факторна модель «DuPont». Призначення моделі – визначити фактори, що впливають на ефективність роботи підприємства, та оцінити їхній вплив. Оскільки існує багато показників рентабельності, аналітиками цієї фірми був обраний один найбільш значущий – рентабельність власного капіталу. Для проведення аналізу необхідно змоделювати факторну модель коефіцієнта рентабельності власного капіталу. Схематично модель фірми «DuPont» подано на рис. 2.2.

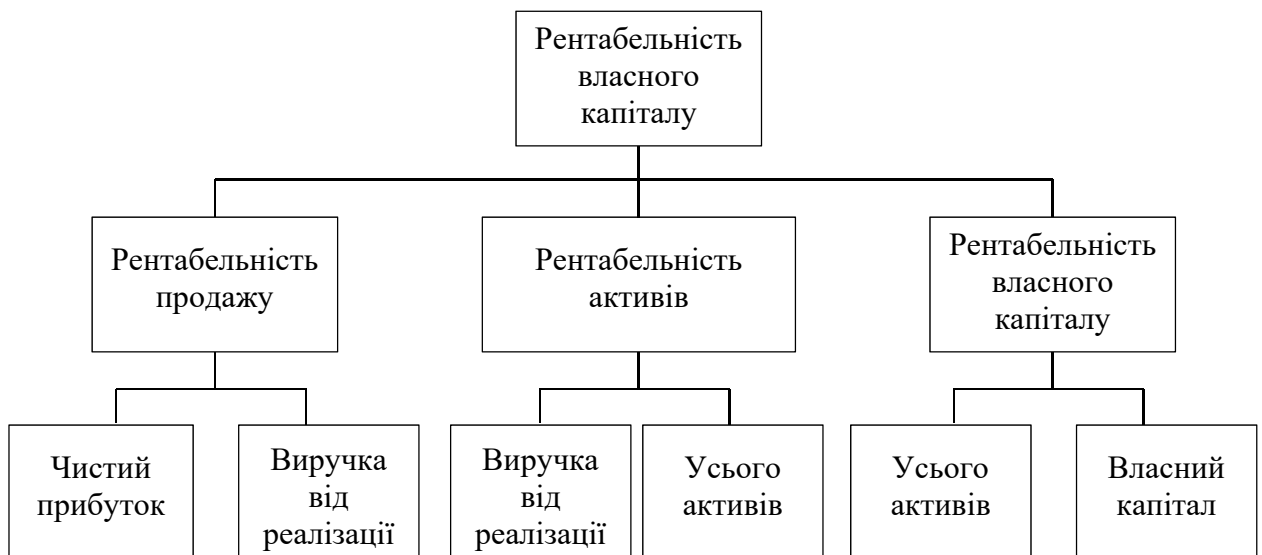


Рис. 2.2. Модифікована модель факторного аналізу фірми «DuPont»

В основу наведеної схеми аналізу закладено таку детерміновану модель:

$$\begin{aligned}
 R_{ROE} &= \frac{\text{Чистий прибуток}}{\text{Власний капітал}} = R_{NPM} \cdot P_{\text{од}} \cdot K_{\text{зав}} = \\
 &= \frac{\text{Чистий прибуток}}{\text{Виручка від реалізації}} \times \frac{\text{Виручка від реалізації}}{\text{Усього активів}} \times
 \end{aligned}
 \tag{2.36}$$

$$\times \frac{\text{Усього}_\text{активів}}{\text{Власний}_\text{капітал}} = \frac{\text{стр.220, ф.2}}{\text{стр.035, ф.2}} \times \frac{\text{стр.035, ф.2}}{\text{стр.280, ф.1}} \times \frac{\text{стр.280, ф.1}}{\text{стр.380, ф.1}}.$$

У цій моделі охоплені всі фактори, що впливають на рентабельність власного капіталу. Вибір цих показників зумовлений тим, що вони деякою мірою узагальнюють усі сторони фінансово-господарської діяльності підприємства: перший фактор узагальнює звіт про фінансові результати, другий – актив балансу, третій – пасив балансу. Для проведення факторного аналізу рентабельності підприємства використовують метод абсолютних різниць.

Вплив на зміну коефіцієнта рентабельності власного капіталу зміни показника чистої рентабельності продажів визначають за такою формулою:

$$R_{ROE} (R_{NPM}) = \Delta R_{NPM} \cdot P_{omd}^0 \cdot K_{zav}^0 \quad (2.37)$$

де  $\Delta R_{NPM}$  – чиста рентабельність продажу;

$P_{omd}^0$  – ресурсо-віддача;

$K_{zav}^0$  – коефіцієнт фінансової залежності.

Зміна коефіцієнта рентабельності власного капіталу за рахунок зміни показника ресурсо-віддачі:

$$R_{ROE} (P_{omd}) = R_{NPM}^1 \cdot \Delta P_{omd} \cdot K_{zav}^0 \quad (2.38)$$

Зміна коефіцієнта рентабельності власного капіталу за рахунок зміни коефіцієнта фінансової залежності:

$$R_{ROE} (K_{zav}) = R_{NPM}^1 \cdot P_{omd}^1 \cdot \Delta K_{zav} \quad (2.39)$$

Склавши значення зміни показників рентабельності власного капіталу за рахунок кожного фактору, одержимо загальне значення коефіцієнта:

$$R_{ROE} = R_{ROE}(R_{RPM}) + R_{ROE}(P_{omd}) + R_{ROE}(K_{zav}) \quad (2.40)$$

Розмір виторгу залежить від ціни продукції (послуги), частки кожного виду продукції (послуги) у загальному обсязі реалізації та кількості реалізованої продукції (послуг):

$$B = N \cdot УД \cdot Ц \quad (2.41)$$

де  $УД$  – показник структури реалізованої продукції (послуги);

$N$  – обсяг реалізованої продукції (послуги);

$Ц$  – ціна одиниці продукції (послуги).

Факторну модель собівартості реалізованої продукції можна подати в такому вигляді:

$$C = N \cdot УД \cdot Вт \quad (2.42)$$

де  $УД$  – показник структури реалізованої продукції (послуги);

$N$  – обсяг реалізованої продукції (послуги);

$Вт$  – витрати на виробництво одиниці продукції (послуги).

При проведенні факторного аналізу прибутку потрібно виходити з припущення, що обсяг та структура реалізованої продукції не змінилися, а також не змінилися витрати на виробництво продукції. Будемо вважати, що на обсяг чистого прибутку впливають: індекс цін, обсяг виробленої та реалізованої продукції.

Таким чином, загальну зміну виторгу від реалізації визначають за формулою:

$$\Delta B_{\text{заг}} = B_1 - B_0 \quad (2.43)$$

Така зміна є результатом впливу двох факторів – ціни та обсягу реалізації. Розрахунок впливу цих факторів можна здійснити таким шляхом:

$$\Delta B_{\text{ц}} = B_1 - B_1 \div I_{\text{ц}} \quad (2.44)$$

$$\Delta B_{\text{кв}} = B_1 \div I_{\text{кв}} - B_0 \quad (2.45)$$

Аналогічно розраховують вплив факторів на зміну собівартості продукції:

$$\Delta C_{33a} = C_1 - C_0 \quad (2.46)$$

$$\Delta C_{\psi} = C_1 - C_1 \div I_{\psi} \quad (2.47)$$

$$\Delta C_{NYV} = C_1 \div I_{\psi} - C_0 \quad (2.48)$$

Таким чином, зміна цін вплинула на зміну прибутку в структурі виручки від реалізації та в складі собівартості, але цей вплив різного спрямування. Підвищення цін у структурі собівартості зменшує прибуток, а підвищення цін у структурі виручки від реалізації – підвищує.

Таким чином, сумарний вплив зміни цін на прибуток слід розраховувати за формулою:

$$\Delta \Pi_{\psi} = \Delta B_{\psi} - \Delta C_{\psi(ст)} \quad (2.49)$$

Діагностику банкрутства проводять відповідно до Закону України «Про відновлення платоспроможності боржника чи визнанні його банкрутом» від 14 травня 1992 р. Під банкрутством розуміють нездатність боржника відновити свою платоспроможність та задовольнити визнані судом вимоги кредиторів інакше як через застосування визначеної судом ліквідаційної процедури

При діагностиці банкрутства українських підприємств використовують Методичні рекомендації з виявлення ознак неплатоспроможності підприємства та ознак дій по прихованню банкрутства, фіктивного банкрутства чи доведення до банкрутства, затверджені наказом Мінекономіки України від 17 січня 2009 р. № 10.

Методичні рекомендації розрізняють три ступеня неплатоспроможності підприємства: поточну, критичну та надкритичну. Для того, щоб визначити, ознаки якої неплатоспроможності характеризують фінансовий стан підприємства, розраховують ряд показників.

Показник поточної платоспроможності:

$$T_n = \text{стр.040}_{\text{ ф.1}} + \text{стр.045}_{\text{ ф.1}} + \text{стр.220}_{\text{ ф.1}} + \text{стр.23}_{\text{ ф.1}} + \text{стр.240}_{\text{ ф.1}} + \text{стр.620}_{\text{ ф.1}}. \quad (2.50)$$

Коефіцієнт забезпеченості власними засобами, що характеризує наявність власних оборотних коштів підприємства, необхідних для його фінансової стійкості:

$$k_{\text{заб}} = \frac{\text{Власний}_{\text{ капітал}} - \text{Необоротні}_{\text{ активи}}}{\text{Оборотні}_{\text{ активи}}},$$

$$K_{\text{заб.}} = \frac{\text{стр.380}_{\text{ ф.1}} - \text{стр.080}_{\text{ ф.1}}}{\text{стр.260}_{\text{ ф.1}}} \quad (2.51)$$

$$K_{\text{заб.}} = \frac{\text{стр.1495}_{\text{ ф.1}} - \text{стр.1095}_{\text{ ф.1}}}{\text{стр.1195}_{\text{ ф.1}}}$$

Нормативним коефіцієнтом забезпечення є 0,1.

Коефіцієнт покриття, що характеризує достатність оборотних коштів підприємства для погашення своїх боргів:

$$k_n = \frac{\text{Оборотні}_{\text{ кошти}}}{\text{Поточні}_{\text{ забор'язання}}},$$

$$K_n = \frac{\text{стр.260}_{\text{ ф.1}}}{\text{стр.620}_{\text{ ф.1}}}. \quad (2.52)$$

$$K_n = \frac{\text{стр.1195}_{\text{ ф.1}}}{\text{стр.1695}_{\text{ ф.1}}}.$$

Нормативне значення цього коефіцієнта – 1,5.

Алгоритм виявлення ступеня платоспроможності подано в табл. 2.8.

Таблиця 2.8

### Алгоритм виявлення ступеня неплатоспроможності

Показник	Ступінь неплатоспроможності		
	поточна	критична	надкритична
Поточна платоспроможність	<0	<0	<0
Коефіцієнт забезпечення	>0,1	<0,1	<0,1
Коефіцієнт покриття	>1,5	<1,5	<1
Чистий прибуток	>0	>0	>0

## Діагностика банкрутства

Показник	Значення	Рівень поточної платоспроможності	Значення	Рівень поточної платоспроможності
	Попередній період, 2013 р.		Звітний період, 2014 р.	
Поточна платоспроможність	-307794	надкритична	-135949	критична
Коефіцієнт забезпечення	0,062	критична	-0,046	надкритична
Коефіцієнт покриття	2,467	поточна	2,103	поточна
Чистий прибуток	25679	поточна	25960	поточна

Рівень економічної безпеки підприємства пропонується оцінювати на підставі визначення сукупного критерію через зважування та підсумовування окремих функціональних критеріїв, які обчислюють порівнянням можливої величини шкоди підприємству та ефективності заходів щодо запобігання цій шкоді. Сукупний критерій економічної безпеки будь-якого суб'єкта господарювання розраховуємо, користуючись формулою:

$$k_{\text{себ}} = \sum_{i=1}^n k_i d_i, \quad (2.57)$$

де  $k_i$  – величина окремого (поодинокого) критерію за  $i$ -ю функціональною складовою;  
 $d_i$  – питома вага значущості  $i$ -ї функціональної складової;  
 $n$  – кількість функціональних складових економічної безпеки підприємства.

Рівень економічної безпеки оцінюємо порівнюванням розрахункових значень  $k_{\text{себ}}$  із реальними величинами цього показника по аналізованому підприємству (організації), а також (коли це можливо) за аналогічними суб'єктами господарювання відповідних галузей економіки.

Після розрахунку впливу функціональних складових на зміну  $k_{\text{себ}}$  здійснюється функціональний аналіз заходів з отримання необхідного рівня економічної безпеки за окремими складовими з використанням відповідного алгоритму:



Рис. 2.3 Функціональний аналіз заходів з отримання необхідного рівня економічної безпеки.

1-й етап. Визначення структури негативних впливів за функціональними складовими економічної безпеки. Розподіл об'єктивних і суб'єктивних негативних впливів.

2-й етап. Фіксація здійснених превентивних заходів для запобігання негативним впливам за всіма функціональними складовими економічної безпеки.

3-й етап. Оцінювання ефективності здійснених заходів з погляду нейтралізації конкретних негативних впливів за кожною складовою економічної безпеки.

4-й етап. Визначення причин недостатньої ефективності заходів, здійснених для подолання вже наявних і можливих негативних впливів на економічну безпеку.



5-й етап. Виявлення не усунених та очікуваних негативних впливів на рівень економічної безпеки та тих, що можуть з'явитися в майбутньому.

6-й етап. Реалізація рекомендацій щодо усунення існуючих негативних впливів на економічну безпеку та запобігання можливим таким впливам.

7-й етап. Оцінювання вартості кожного з пропонованих заходів щодо усунення негативних впливів на рівень економічної безпеки та визначення відповідальних за їхню реалізацію.

Результати функціонального аналізу оформляють у вигляді спеціальної таблиці-карти. Заповнюючи її, негативні явища, що впливають одразу на кілька складових економічної безпеки, враховують окремо для кожної з них, натомість, вартість заходів, які повторюються стосовно різних функціональних складових, враховують у бюджеті підприємства (організації) лише один раз.

Середовище, у якому працює підприємство, потребує постійної роботи управлінського персоналу над удосконаленням рішень щодо забезпечення його економічної безпеки. Одним із напрямів цього процесу є організація системи економічної безпеки на підприємстві. У зв'язку із цим підприємства створюють власні або використовують аналітичні служби економічної безпеки.

Узагальнюючи результати проведеного дослідження методологічних принципів та підходів до формування сукупності показників і визначення їх граничних значень, зазначимо, що, оцінюючи економічну безпеку підприємства, необхідно дотримуватись таких основних принципів: параметри оцінювання повинні бути адекватними сутності аналізованого процесу; принцип комплексності, що ґрунтується на врахуванні комплексу факторів впливу на формування та зміцнення економічної безпеки; принцип системності, що ґрунтується на систематизації факторів і виділенні з їх загальної кількості найбільш суттєвих; принцип послідовності, що виявляється в етапності оцінки економічної безпеки; принцип відповідності, який полягає в забезпеченні взаємозв'язку між критерієм та системою

показників оцінки економічної безпеки; принцип плановості, який полягає в тому, що кожне підприємство повинно враховувати та планувати показники, що характеризують економічну безпеку, з метою досягнення його поточних і стратегічних цілей; принцип зацікавленості, який полягає в стимулюванні до покращення ефективності використання факторів виробництва з метою пошуку та забезпечення резервів економічного та соціального розвитку підприємства.

Для розробки шляхів і методів реформування підприємств залізничного транспорту вирішальним є визначення основних показників та методів оцінювання реального стану їх господарської діяльності з метою досягнення такого їх рівня, що створюють умови економічної безпеки їх діяльності.

Для характеристика економічної безпеки підприємства найбільш доцільним є виокремлення чотирьох груп показників, які охоплюють основні сторони його діяльності: управління, економіки, виробничої діяльності і ділової активності. У свою чергу, управління включає в себе: частку керуючих і плинності кадрів в загальній кількості працівників, як чинники управлінського потенціалу, його дохідності і стабільності колективу підприємства. Відмічені показники суттєво впливають на його економічну безпеку. Найбільш суттєвими чинниками економічного стану можна вважати прибутковість діяльності, інвестицій, активів і власного капіталу підприємства. Результативність виробничої діяльності визначається: фондоддачею, зносом основного капіталу, індексами господарської діяльності у часі та її якістю. До ділової активності можна віднести коефіцієнт розвитку, індекси цін, оборотність активів і власного капіталу.

В економічних дослідженнях існують різноманітні підходи до аналізу та оцінювання стану та шляхів реформування підприємств залізничного транспорту. Їх особливості висвітлювали такі вчені, як Ю. Бараш (удосконалення механізму управління вантажними залізничними перевезеннями) [16], Ю. Марценюк (організація вантажних перевезень в умовах реформування) [72], М. Данько (реорганізація підприємств у

контексті формування корпоративних структур), О. Харченко (підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту) [178], С. Мямлін (економічне моделювання підвищення ефективності інвестицій) [83], та ін. Учені сходяться на думці, що умови світової кризи та сьогодення економіки України принесли в економіку залізничної сфери специфічні проблеми, що викликали необхідність пошуку шляхів здійснення реформування залізничного транспорту України.

У наукових публікаціях висвітлено окремі проблеми реформування залізниці. Для їх комплексного вирішення важливо зробити оцінювання економічного стану підприємства, зокрема ДП «Придніпровська залізниця».

Залізничний транспорт як невід'ємна частина всієї економіки держави повинен органічно увійти в ринкову економіку та забезпечувати стійке транспортне обслуговування підприємств національного господарства, незалежно від форми власності, а також перевезення пасажирів. В умовах ринкових відносин залізниця повинна з достатньою економічною вигодою виконувати свої функції, щоб утримувати в належному порядку свою матеріально-технічну базу, проводити інвестиційну політику із широким використанням досягнень науково-технічного прогресу, а також соціальну політику, яка гарантує працівникам умови для зацікавленої та матеріально високозабезпеченої праці.

На сьогодні стан підприємств залізниці характеризується погіршенням матеріально-технічної бази, різким збільшенням витрат на енергоресурси в собівартості транспортної продукції, погіршенням фінансових показників діяльності. Суть реформ Укрзалізниці можна звести до такого: розвиток ринкових відносин, демонополізація, акціонування, приватизація, конкуренція. Першочерговими завданнями є формування нових, ринкових засад організації господарської діяльності та управління перевізним процесом, удосконалення транспортної інфраструктури для забезпечення попиту національної економіки та розвитку міжнародних перевезень тощо.

Пріоритетні напрями розвитку залізничної галузі України та засади діяльності (економічні, правові та організаційні) були визначені в Концепції державної програми реформування залізничного транспорту (Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. № 651-р), Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року», Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції забезпечення національної безпеки у фінансовій сфері» від 15 серпня 2012 р. № 569-р, Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки», Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року.

У цих документах визначено ключові принципи державної політики в галузі залізничного транспорту на перспективу. Але вони окреслили лише контури політико-правової бази діяльності залізничного транспорту в ринковій економіці. Назріло нове, більш складне завдання, яке полягає в наданні його виробничим, економічним і управлінським структурам характеристик, що відповідають вимогам господарювання в ринкових умовах. Тому були прийняті нові Закони «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 р. № 4443-IV та «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» від 23 лютого 2012 р. № 4443-IV, в яких визначено етапи здійснення відповідних реформ.

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, що забезпечує 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту [6]. Крім того, розвиваються перевезення по МТК ТРАСЕКА (Європа – Кавказ – Азія). Укрзалізниця є одним із засновників Ради із залізничного транспорту держав – учасників Співдружності. Але в Укрзалізниці відзначають, що, приміром, стан пасажирського рухомого складу вимагає негайного відновлення. Із 6677 пасажирських вагонів лише 2985 (43%) працюють у межах нормативного строку експлуатації, 3644 (53%) – із продовженим строком

експлуатації та 258 (4%) перебувають за межами нормативного строку експлуатації [142]. Майже із 120 000 вантажних вагонів Укрзалізниці більше ніж 85% вичерпали свій ресурс, 30 071 вагон давно за всіма експлуатаційними правилами має бути списаний [158]. За даними Держадміністрації, зношення рухомого складу досягло критичної позначки – близько 90%. Сьогодні для електровозів цей показник становить 90%, для вантажних магістральних тепловозів – 99%, для вагонів інвентарного парку – 86%, з них піввагонів – 88% [157]. Таким чином, постала критична межа та необхідність проведення відповідних реформ, щодо форм та змісту яких тривають гострі дискусії і в науковому середовищі, і серед виробників, практиків.

Основний зміст структурної реформи залізниці звівся до перетворення Укрзалізниці на публічне акціонерне товариство (ПАТ), що на 100% перебуває у власності держави. Потім передбачається його реорганізація у вертикально інтегровану структуру (холдинг із дочірніми компаніями за сферами діяльності) і наділення винятково функціями оперативного господарювання. У результаті Укрзалізниця повинна одержати право самостійно розподіляти фінансові ресурси на необхідні проекти, ліквідувати перехресне субсидування, підвищувати рентабельність і налагоджувати співробітництво з міжнародними фінансовими структурами щодо одержання кредитів [157].

Складовою загальногосподарської діяльності є діяльність усіх взаємопов'язаних підприємств та структурних підрозділів, спрямована на виконання єдиного перевізного процесу, тобто експлуатаційна (перевізна) і підсобно-допоміжна діяльність, пов'язана з обслуговуванням експлуатаційної діяльності.

Одним із структурних підрозділів Укрзалізниці є Державне підприємство «Придніпровська залізниця» – транспортне підприємство, що має розгалужену мережу залізничних шляхів. Воно засноване на державній власності та входить до сфери управління Міністерства інфраструктури

України, підпорядковане Державній адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця». До складу Придніпровської залізниці входять 4 дирекції залізничних перевезень. Державне підприємство «Придніпровська залізниця» обслуговує Дніпропетровську, Запорізьку області та окремі райони Харківської, Миколаївської, Донецької, Херсонської та Кіровоградської областей України. Загальна довжина залізниці – 3206,7 км [94].

Аналіз основних показників діяльності Державного підприємства «Придніпровська залізниця» свідчить, що це сучасне ринкове підприємство, яке прагне у своїй виробничій і економічній діяльності відповідати вимогам часу. Придніпровська залізниця – одна з найбільших в Україні. По території Придніпровської залізниці проходить транспортний коридор, яким перевозять нафтопродукти. Щорічно вона перевозить понад 227 млн. тон. вантажів та більше ніж 90 млн пасажирів.

Діяльність Укрзалізниці, а також одного з її структурних підрозділів, Державного підприємства «Придніпровська залізниця», на сьогодні більшою мірою визначається змінами, що відбуваються у внутрішньому та зовнішньому середовищі їх діяльності. Зміни умов зовнішнього середовища характеризуються певними факторами прямого та непрямого впливу на функції підприємства. До них належать і різке зростання кількості принципово нових завдань, непередбачуваність умов та наростання темпів нестабільності, імовірність виникнення стратегічних несподіванок. Таким чином, надійною основою виживання підприємств, організацій у складних умовах зовнішнього середовища є формування стратегії, орієнтованої не на існуючі умови, а на ті, які мають ще утворитися. Ідеться про характеристики економічної стійкості як певного режиму розвитку. Стратегічний підхід до управління розвитком підприємства полягає в забезпеченні стійкої конкурентної переваги. Тільки такий підхід надає підприємству гарантію стійкого становища на ринку. Нестабільність світової економіки, ефекти

глобалізації потребують урахування факторів ризику та невизначеності при формуванні довгострокових стратегій розвитку залізничного транспорту.

Аналіз звітних документів дає можливість виділити такі ризики в діяльності залізниці:

1. Висока залежність від державного регулювання тарифів на перевезення.
2. Залежність від основних споживачів транспортних послуг.
3. Чутливість до динаміки розвитку основних галузей – споживачів послуг.
4. Збитковість пасажирських перевезень і відсутність компенсації втрат щодо споживачів пільгових категорій.
5. Відсутність державних дотацій, а також недостатній обсяг інвестицій на оновлення рухомого складу та подальшого розвитку інфраструктури.
6. Надалі наявність значного зносу основних виробничих фондів і затримка інноваційного розвитку підприємства.
7. Залежність від монетарної політики держави та від політичної стабільності.

### **Висновки до 2 розділу**

Досліджені нові підходи до методології та визначення основних напрямків оцінки економічного стану підприємств залізничної галузі. Характеризується погіршення матеріально-технічної бази, різке збільшенням витрат на енергоресурси в собівартості транспортної продукції, погіршенням фінансових показників діяльності.

Виділено такі ризики в діяльності залізниці як: висока залежність від державного регулювання тарифів на перевезення та основних споживачів транспортних послуг, чутливість до динаміки розвитку основних галузей – споживачів послуг, збитковість пасажирських перевезень і відсутність компенсації втрат та державних дотацій, недостатній обсяг інвестицій на оновлення рухомого складу та подальшого розвитку інфраструктури,

значний знос основних виробничих фондів і затримка інноваційного розвитку підприємства, залежність від монетарної політики держави та від політичної стабільності.

Результати дослідження, сформульовані у даному розділі, узагальнено в працях автора [163, 168, 170, 173, 174, 178, 181, 184, 185, 186, 188, 189, 192, 196].



### РОЗДІЛ 3

## КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОГО ПІДПРИЄМСТВА «ПРИДНІПРОВСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ» В КОНТЕКСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

### 3.1. Світовий досвід реструктуризації підприємств залізничного транспорту

Сучасне соціально-економічне становище України зумовлює постановку ряду нових дилем розвитку країни та багато в чому є похідною важко передбачуваних змін в економічних і політичних умовах розвитку. Стратегії розвитку підприємства повинні враховувати багато аспектів безпеки: соціальний, політичний, військовий, релігійний, а також фактор економічної безпеки. Поняття «безпека» для сучасного підприємства стало актуальним у зв'язку з нестійким станом його функціонування. Тому розвиток економіки України в умовах ринкових перетворень зумовив виокремлення самостійної функції держави щодо формування економічної безпеки як умови стабільного функціонування, захисту та прискорення темпів розвитку національної економіки, її галузей і господарюючих суб'єктів. Одним з таких суб'єктів є комплекс залізниць України, стійке функціонування якого сприяє вдосконаленню та розвитку всієї системи транспортного забезпечення України. Роль і значення залізниці в розвитку держави, забезпеченні її економічної безпеки зростає в умовах реформування економіки, розширення самостійності регіонів, формування нових господарських зв'язків.

На сьогодні дестабілізуючі фактори (політичні, військові, психологічні) для розвитку економіки України створили загрозу економічній безпеці та збереження цілісності її економічного простору. Зумовлені вони, по-перше, важкими економічними потрясіннями, спровоковані глобальною кризою, на тлі якої загострилася істотна невизначеність станів у суспільно-економічних

системах. Це ускладнює моделювання основних економічних процесів у будь-якій країні, а отже, і їх дослідження та прогнозування. Особливістю глобалізаційних процесів є їх масштабність: трансформаційний вплив глобалізації стосується не тільки окремих країн, регіонів, а та діяльності конкретних підприємств. Глобалізація не тільки генерує кількісні та якісні трансформації економічних систем держави, а та сама є їх результатом. По-друге, високою конкуренцією продукції на європейському та світовому ринках. Україна, що переживає затяжну соціально-економічну кризу, намагається вирішувати проблеми стабілізації і, разом з тим, окреслити основні напрями розвитку економіки. Адже посилення національної конкурентоспроможності України безпосередньо пов'язано з інтенсивним розвитком підприємств. По-третє, підприємства України зіткнулися з природним прагненням промислово розвинених країн, великих іноземних корпорацій використати ситуацію в Україні у своїх економічних і політичних інтересах. Тому для економіки України надзвичайно актуальними стали питання економічної інтеграції. Усе це загострило проблему економічної безпеки підприємств України.

За останні кілька десятиліть поєднання розвитку технології та досягнень у галузі економіки поставило під сумнів деякі фундаментальні передумови, на яких ґрунтувалася традиційна (неокласична) структура аналізу. В економічній теорії поведінка економічних агентів – це дії, націлені на раціональне використання обмежених ресурсів. Відповідно до неокласичного підходу раціональність економічних агентів є повною та незалежною. Як умову поведінки економічних агентів слід виділити таке: вибір варіанта використання ресурсів має свідомий характер, тобто допускає знання мети своїх дій та можливостей використання ресурсів. Знання може бути достовірним, а може включати лише деякою мірою достовірність, тому без наявності інформації про цілі та ресурсні обмеження вибір варіанта дії (використання ресурсів) неможливий [167, с. 41].

У діяльності підприємств набула актуальності проблема розробки нового підходу до проблеми забезпечення економічної безпеки підприємства, Для визначення основних загроз економічній безпеці підприємства необхідна розробка аналітичного інструментарію, критеріїв оцінювання, визначення факторів, які впливають на ефективну діяльність підприємств, а саме їх економічну безпеку.

Таким чином, необхідні формулювання завдань комплексного визначення набору складових економічної безпеки підприємства, виявлення та класифікація факторів ризику, що впливають на економічну безпеку підприємств в сучасних економічних умови, що підтверджує актуальність нового проектного підходу до формування економічної безпеки підприємства, зумовлює потребу в пошуку способу інтеграції теоретичних розробок економічної науки з практичними результатами дослідження стану економічної безпеки підприємств України. Існує злободенна проблема побудови проектних моделей оцінювання економічної безпеки, розробки методики оцінювання та прогнозу економічної безпеки підприємств.

У сфері економічної діяльності несприятливі умови та чинники впливають на зниження безпеки та стають причинами втрат, яких можуть зазнати підприємства при реалізації виробничих проектів. Одним з напрямів вирішення цього завдання є вдосконалення управління ефективністю великих виробничих проектів підприємств: організаційно-економічних, виробничо-технологічних та інноваційно-технічних.

Моделі реформ залізниць висвітлено в дослідженнях таких зарубіжних учених, як Д. Бітзман («Наслідки впровадження конкуренції у сфері залізничного транспорту», США; 2003), Ф. Батісс, Дж. Дальтон, П. Телльер, В. Шеферд, Дж. Шорт та ін. Останніми роками з'явилися праці, в яких зроблено спроби виявити загальні закономірності економічних реформ, починаючи з 70-х рр. минулого століття, ці питання набули подальшого розвитку в межах неінституціонального напрямку економічної науки (І. Александров, В. Вишневський, В. Дементьев, Д. Норт, В. Полтерович).

Проблеми реформування Укрзалізниці вивчали такі українські вчені, як Л. Головова (розвиток фінансового потенціалу як основа фінансової безпеки транспортних систем) [26; 28], Е. Сич (закони економіки транспорту), А. Ткач (формування теорії фінансового інституціоналізму) [167; 168], І. Реун (проблеми економічної безпеки) [136; 112; 140].

Зазначені тенденції відповідають сучасним перетворенням на залізничному транспорті в умовах загальної інтеграції господарських зв'язків, глобалізації світової економічної системи та вимагають наукового аналізу проблем управління корпораціями та розробки методів оцінювання ефективності корпоративних трансформацій на залізничному транспорті України. Випереджальний процес теоретико-методичних розробок порівняно з процесом запланованих реформ у галузі є актуальним, оскільки підвищує наукову обґрунтованість прийняття організаційно-економічних та управлінських рішень.

На відміну від неокласичної доктрини, яка розглядає економічну систему як механічну спільність ізольованих один від одного індивідів (атомізм) і виводить властивості системи з властивостей складових її елементів (індивідів), інституціоналісти підкреслюють важливість зв'язків між елементами для формування властивостей як самих елементів, так і системи в цілому. Цей підхід, який відбивається поняттям «холізм» і проголошує переважання соціальних відносин над психофізичними якостями індивідів, визначає сутнісні властивості економічної системи. Органічний підхід поділяли та деякі представники класичної школи, але ні в кого з них ця ідея не посідала центрального місця. Сучасна наука все більшою мірою зосереджується на вивченні взаємодії між елементами системи [167, с. 65].

Останніми роками активно обговорюють варіант приватизації Укрзалізниці. Але практика довела, що приватизація великих і середніх підприємств в умовах відсутності державного контролю, кваліфікованих менеджерів, недосконалості системи менеджменту, маркетингу виявилася помилковою. Керівництво таких компаній направляло прибутки не на

розвиток, а на виплату заробітної плати тощо або на своє приватне збагачення. Тому на підприємствах не відбувалося потрібних реструктуризаційних змін, що спричинило прискорення занепаду через зростання високою енерго- і матеріалоемності продукції, скорочення обсягів капітальних вкладень, відсутність контролю якості, нехтування потребами споживачів, відсутність довгострокових господарських зв'язків [29, с. 67].

Унаслідок подібних заходів Міжнародне рейтингове агентство Standard & Poor's Ratings Services знизило довгостроковий кредитний рейтинг Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниці» до суверенного рівня «СС» на тлі переговорів щодо реструктуризації бондів «Укрзалізниці». Прогноз за рейтингом негативний, а це означає, що рейтинг держхолдингу буде знижений і далі до рівня обмеженого дефолту «SD», а рейтинг бондов – до рівня «D» у міру завершення реструктуризації [94]. Тому основним питанням є вибір моделі реформи залізниці України, що передбачає прогностичне оцінювання проведених реформ на залізниці України, аналіз тенденцій її розвитку, проектування моделей економічної безпеки «Укрзалізниці».

Досвід реформування залізниці в деяких країнах Європи та світу тлумачать по-різному, часом роблять діаметрально протилежні висновки. З початком реформ на залізниці постає все більше проблем. Причини того, що не всі цілі реформи були досягнуті, полягають, очевидно, у занадто високому ступені державного регулювання галузі та у занадто великій кількості обмежень.

Сучасна світова економіка переживає один із найкритичніших етапів свого розвитку за останні десятиліття. У багатьох країнах іде переосмислення економічної політики, що передбачає, насамперед, формування нової стратегії, концепції та принципів реформування та управління економікою. У контексті цих пошуків відбувається також розробка ефективної моделі реформування залізниці. Тому сучасний стан залізниць країн світу можна визначити як активний пошук економічної моделі її функціонування,

реформування управління галуззю, технічне та технологічне оновлення її основних складових, створення конкурентного ринку транспортних послуг. Реалізація в Україні реформи залізничного транспорту має своєю кінцевою метою зробити його більш доступним, сучасним, безпечним і конкурентоспроможним. При цьому постійно роблять посилання на світовий досвід.

Сучасні дослідження стану реформування залізниці в деяких країнах Європи та світу здебільшого здійснювалися на основі таких критеріїв, як стан залізниць до початку реформування, передумови реформування, напрями реформування, результати реформування, переваги та недоліки, що виникли в результаті здійснення трансформацій. Вченими було узагальнено та систематизовано позитивні аспекти реформування, зокрема: збільшення обсягів перевезень пасажирів та вантажів; скорочення державних субсидій у галузь; підвищення якості надання послуг [33, с. 141].

Для теперішньої ситуації з реформуванням залізниці актуальними є питання демонополізації. Передбачають, що процес перетворення з державного підприємства на приватне буде довгим, але позитивно вплине на модернізацію української залізниці. Зокрема, підвищиться якість надаваних послуг як для самих пасажирів, так і для вантажних перевезень. Реформа передбачає, що всі підприємства залізниці перейдуть в акціонерну компанію та будуть реорганізовані. При цьому передбачається, що скорочення працівників не відбудеться; 51% акцій залізниці залишиться в державній власності та не підлягатиме приватизації. Разом із тим, виходячи з досвіду Польщі, де за 1990–2013 рр. кількість працюючих у галузі скоротилась з 340 тис. в 1990 р. до 85 тис. у 2013 р., така ситуація може очікувати та Україну.

В Уряді розраховують, що після реформи в галузь придуть нові інвестори, на гроші яких можна буде оновити інфраструктуру Укрзалізниці та закупити нове обладнання, насамперед вагони. Уже зараз половина українських вагонів належить приватним структурам, а після того, як

підприємці почнуть вкладати гроші в перспективну галузь, застарілі потяги можна буде замінити повністю. Крім того, відтепер залізниця зможе здавати своє майно в оренду, що сприятиме збільшенню доходів і зарплат залізничників.

Але з початком реформ на залізниці все більше постає проблем. Вважають, що причини того, що не всі цілі реформи були досягнуті, полягають, очевидно, у занадто високому ступені державного регулювання галузі та занадто великій кількості обмежень [154, с. 31]. Крім того, для галузі характерні такі проблеми:

1. Рівень старіння основних фондів зараз наближається до 80–90%. Отже, виникає потреба в запуску механізму залучення в Україну інвестицій. Тоді не лише залізниця, а та зацікавлені приватні фірми почнуть вкладати гроші, і поступово з'являться можливості для створення високошвидкісного руху.

2. Заплановано скоротити витрати і галузі. Це вдасться реалізувати, передусім, шляхом відходу від непрозорих закупівель і розкрадання власності залізниці. Адже левову частку проведених закупівель перерозподіляли між депо, а там усе розкрадали. Тобто те, що купували для держави, відходило приватним особам.

3. Завищені ціни та відкати. Середній рівень відкатів, які ми простежили, становить 10–15%. Боротьба з корупцією на залізниці вже почалася, а ті договори, які на сьогодні були укладені, переглядатимуться у бік зменшення закупівельних цін на 5–15%.

4. Стосовно пасажиро-перевезень поки що тривають дискусії. Частину витрат на перевезення пільгового контингенту має взяти на себе держава.

Терміни реформування до цього часу поки що не визначені. Перетворення розпочнеться масштабною інвентаризацією майна підприємств і господарських товариств залізничної галузі, а потім його незалежним оцінюванням.

Дискусійними не тільки для України, а та інших країн світу є питання лібералізація ринку залізничних перевезень і повна або часткова приватизація галузі. З 2001 р. існує Міжнародний комітет проти приватизації залізниці, який утворено в результаті потужного профспілкового руху країн ЄС і США. Робітників, безумовно, хвилює звільнення персоналу при переході колій, локомотивів і вокзалів у приватну власність. Профспілкові лідери наводять і більш вагомні аргументи економічного змісту. Конкуренти в будь-який спосіб будуть намагатися зменшити собівартість перевезень, від чого постраждає безпека руху: масовий споживач буде ризикувати, але віддасть перевагу нижчим тарифам. Загальмуються інноваційні проекти на транспорті: якщо залізниця перебуває в приватній власності, то шлях до наукових ноу-хау через бюджетні субсидії значно коротший, ніж від профільних НДІ до приватних структур.

Прихильники збереження залізниці в державній власності покладаються на досвід Великобританії, де у 1990-х рр. відбулась невдала спроба приватизації галузі.

Британська залізниця, яка з моменту створення була приватною, після закінчення Другої світової війни була в кілька етапів націоналізована (повністю це відбулося до 1947–1948 рр.). Однак, перебуваючи в державній власності, залізниці демонстрували зниження обсягів вантажоперевезень і відсутність зростання пасажирських [154, с. 24]. З 1960 р. на фондовому ринку з'явилися акції новітньої структури Railtrack, яка володіла 21 тис. миль колій і 2,5 тис. станцій. Рухомий склад перейшов у власність численних операторів – із часом їх стало 130. Амбіціям менеджменту Railtrack не було меж: протягом 10 років обіцяли 16 млрд фунтів у реконструкцію залізниці, але згодом виявилось, що виконати такі обіцянки просто нікому, адже компанії бракувало кваліфікованих робітників: стара гвардія з British Rail не захотіла переходити до нової структури, віддала перевагу приватним компаніям. І хоча першими роками після приватизації залізниці був



збільшений обсяг вантажних перевезень, оператори ринку великих прибутків не отримали, адже гроші використовували на модернізацію активів [180].

Реформу залізниці ініціювали у 1992 р. кабінет консерваторів Дж. Мейджора. Було вирішено ліквідувати державну монополію British Rail. Розробляючи схему приватизації залізниць, влада Великобританії діяла на основі тієї самої логіки, якої вона дотримувалася при підготовці та здійсненні приватизації деяких інших підприємств і галузей. Ключовою ідеєю реформ було впровадження та посилення конкуренції скрізь, де тільки було можливо. Два найбільш важливих аспекти, які включала в себе програма реформ, – це реформування відносин залізниці з державою та перебудова організаційної структури самої залізниці. У Великобританії 5 листопада 1993 р. був прийнятий Закон про залізничний транспорт, відповідно до якого з 1 квітня 1994 р. Британська залізниця (British Rail) як єдине ціле остаточно припинили своє існування. Замість них було утворено компанію «Railtrack», що володіє інфраструктурою залізничних шляхів (залізничними коліями, станціями, системами зв'язку, штучними спорудами), але вона не займається їх експлуатацією. Додатково були створені дві державні структури: відомство з видачі франшиз (OPRAF) і відомство залізничного розпорядника.

Відомство з видачі франшиз не тільки видає франшизи, а та надає субсидії, необхідні для пасажирських перевезень. Відомство залізничного розпорядника має сприяти розвитку вільної конкуренції та запобігати діям, що суперечать її принципам, захищати інтереси споживачів послуг залізниць і компаній, що здійснюють залізничні перевезення [180, с. 26]. У результаті Британська залізниця виявилася розділеною більше ніж на 70 окремих комерційних компаній. Багато економістів розкритикували такий стан, у тому числі за те, що подібна приватизація може виявитися економічно неефективною.

Однак, на практиці фінансові показники галузі кардинально покращилися, здійснилися значні капітальні вкладення в інфраструктуру, причому аналіз показує, що існуючі інвестиції не були б можливі без

приватизації та коштів від продажу акцій, а також кредитів приватного сектора [180, с. 27]. Крім того, у результаті реформи на британському ринку залізничних перевезень з'явилися іноземні компанії. Низка перевізників належить французьким, датським, гонконгським компаніям. Залізниці Німеччині є власниками одного з найбільших британських перевізників і ще планують придбати франшизу на пасажирські перевезення [180, с. 28]. Однак основна мета – вихід на беззбиткову діяльність – досягнута не була. Компанія «Railtrack» так і не стала на 100% приватною в повному сенсі цього слова. На неї було накладено безліч обмежень і заборон. Британське законодавство передбачає державне втручання в усіх випадках, коли з боку компанії буде виявлятися прагнення отримати надприбуток від інвестицій або відмовитися від проектів розвитку.

Протягом 1997–2001 рр. на Британській залізниці відбулися чотири аварії, що призвело до людських жертв. У більшості випадків причиною катастроф стала зношеність залізничних колій. Унаслідок таких подій акції «Railtrack» почали знецінюватися. Хвилю суспільного обурення у 2001 р. спричинили такі непопулярні заходи компанії, як спроба закрити на ремонт магістраль Лондон – Манчестер – Глазго. Останньою краплею стало звернення керівництво «Railtrack» до британської влади з проханням надати 3,3 млрд фунтів для погашення заборгованості. Чиновники не допомогли – компанія збанкрутіла, а залізниця перейшла у державну власність. Крім того, британську модель реформування залізниці застосували в Естонії. Там колії та локомотиви без особливих проблем перейшли до приватних структур за участю естонського, британського та американського капіталу.

Досвід французької залізниці свідчить про те, що державний контроль за транспортом не завжди є панацеєю від галузевих проблем. Монополія Національної спілки залізниці Франції SNCF виникла в далекому 1937 р. та майже без змін існувала до 1982 р. Компанія мала в країні досить розгалужену залізничну мережу. Масштабні бюджетні дотації дали змогу будувати залізницю навіть у випадку, якщо це було економічно недоцільно.

Прозріння прийшло у 1930 р.: тоді з метою раціонального використання колій було вирішено відмовитися від 20 тис. км мало завантажених шляхів. Але через якийсь час проблема мало завантажених шляхів у Франції набула іншого характеру: розрослись міста, і колись непотрібні залізничні колії виявилися в межах мегаполісів, які страждали від браку потужностей для внутрішніх перевезень. Тому в 1981 р. в країні було накладено мораторій на ліквідацію колій і станцій. Проте, закриття-відкриття ліній – не єдина проблема французької залізниці. Монополізм SNCF та отримання цією компанією значних державних субсидій викликали занепокоєння в сусідів з ЄС.

Країни ЄС намагаються лібералізувати залізничний транспорт, тому від країни – члена ЄС вимагають виділити управління експлуатаційною роботою та інфраструктуру в розрізнені підприємства. Навіть таке не змогло змусити французів відмовитися від державної власності на залізницю – було вирішено створити структуру RFF, яка займається проблемами залізничної інфраструктури. Фахівці не мають наміру вважати французьку залізницю зразковою: як державна власність вона страждає від тих самих негараздів, що та приватні або напівприватні залізниці. На думку аналітиків Німецького центру економічних досліджень, реформи на залізниці слід розпочати не з форми власності, а визначення пріоритетів і на основі цього здійснювати реконструкцію галузі: які перевезення є найбільш важливими – пасажирські чи вантажні?

Одна із небагатьох країн, у якій реформа залізниці пройшла успішно, – Японія. Загальна довжина залізниць Японії – 23670,7 км, з них 2893,1 км електрифіковані (18-те місце в світі). За вантажообігом залізниць вона теж посідає тільки 10-те місце. Але за пасажирообігом (380 млрд пас.) лише недавно поступилася лідерством Китаю та Індії – країнам з мільярдним населенням. Не менш наочні такі цифри: кожен японець за рік у середньому здійснює 200 поїздок і проїжджає залізницею 1900 км, тоді як француз – 1235 км, німець – 1170 км, росіянин – 1060 км, а англієць – 670 км [10].

Залізниці Японії мають дуже високий технічний рівень. Усі основні магістралі електрифіковані. У 1987 р. державна компанія «Японські національні залізниці» (JNR) була розділена на вісім компаній (три з них належать державі). JR Group є основою мережі залізниць Японії. На неї припадає більша частка міжміського (включаючи високошвидкісні лінії Сінкансен) і приміського залізничного сполучення. Японська модель залізниці досить оригінальна: на одній лінії станції можуть належати різним компаніям. Це призводить до того, що бригада поїзда змінюється щоразу, коли він потрапляє на дільницю, контрольовану іншою компанією. Незважаючи на такі незручності, японські поїзди залишаються одними з найбільш швидких у світі, а аварійність у країні у 200 разів менша, ніж, наприклад, у Великобританії. Японська залізниця зберігає свої традиції і, разом із тим, розвивається максимально високими темпами. Модернізація японських залізниць здійснюється дуже активно. Швидкісні японські поїзди продовжують еволюціонувати.

Загалом у світовій практиці реформування залізниці можна виділити дві домінуючі моделі: європейську («*pienowej separacji/pienowego dostępu*» – вертикального ешелонування/вертикалі доступу) і латиноамериканську («*pienowej integracji*» – «вертикальна інтеграція») [195, с. 44]. У першому випадку інфраструктура перебуває під контролем державного підприємства, що функціонує незалежно від транспортних компаній, утворених у результаті поділу державної монополії (частково або повністю приватних), що займаються транспортуванням вантажу чи пасажирів. Друга модель передбачає існування декількох центрів управління та кількох перевізників, що пропонують свої власні дороги та рухомий склад.

Розглянемо латиноамериканську модель реформування залізниці. У більшості країн Латинської Америки (Бразилія, Мексика та Аргентина) реформи призвели до поділу ринку на вертикально інтегровані компанії, які контролюють як інфраструктуру, так і транспорт, та відіграють роль регіональних монополій. Така модель була побудована за принципом, згідно

з яким працює залізниця в Сполучених Штатах і Канаді. Там існують незалежні залізниці, що змагаються одна з одною в перевезеннях вантажів, для них державна залізниця не надала конкурентних переваг. На практиці, відмінність між моделлю північноамериканською та латиноамериканською є суттєвою, оскільки в США компанія працює за принципом транспортної «паралельності», де дві або більше вертикально інтегрованих компаній пропонують подібні послуги. Так, наприклад, перевезення врожаю із Чикаго до Нью-Йорку здійснюють незалежні транспортні системи.

У країнах Латинської Америки залізниці були створені як державні підприємства, тому не було потреби засновувати подібні підприємства з іншою формою власності, з власними дорогами та рухомим складом. У результаті реформування залізниці в цих країнах були сформовані дві конкурентні системи за принципом – «конкуренція географічна» та «конкуренція джерел». Це передбачає, що виробник зможе перевозити вантажі з міст Мексики до Веракруз (Veracruz) (або іншого порту) тільки за допомогою однієї компанії, яка обслуговує цей напрям, але інша фірма може запропонувати транспортування тих самих вантажів до іншого порту або до іншого ринку збуту. З погляду захисту прав споживача використання монопольного становища перевізника в «географічній» системі є гіршим, адже вона позбавляє виробника права вибору перевезення вантажу до Веракрузу. На практиці виявилось, що якщо взагалі призначення вантажу спрямоване до Нью-Йорка, Сан-Паулу або Лісабону, і якщо на ринку ряд перевізників конкурують один з одним (навіть якщо не всі забезпечують транспортування для кожного потенційного місця призначення), ця конкуренція є достатньою для того, щоб компанії утримували низькі ціни для перевезення та пропонували кращі умови для клієнтів, ніж в умовах монополій.

В Аргентині транспортна система була налаштована так, щоб до кожного порту були досяжні щонайменше дві вертикально інтегровані компанії, які пропонують перевезення в різних напрямках. Так само та у

Мексичі, де залізнична мережа була розділена між трьома компаніями, кожна з яких має доступ до виробників у Мехіко (приблизно 40 млн жителів). Компанії в Латинській Америці не є власниками землі та колій, на яких вони працюють (на відміну від США чи Канаді), але для своєї діяльності вони отримують довгострокові ліцензії на 30–50 років. Це є достатнім стимулом до реалізації однієї із цілей реформи: чим більше інвестицій (інвестиційні вкладення в новий рухомий склад, інфраструктуру, сигналізацію тощо), тим більше коштів повертається до бюджету країни у вигляді великих податків.

У ЄС, подібно до реформування електричних, газових, телекомунікаційних систем, експлуатації автомобільного транспорту, було прийнято рішення дозволити приватизацію залізничного вантажного ринку приватним інвесторам у збереженні державного контролю над інфраструктурою. Модель «вертикального доступу» означає, що підприємства, які не задоволені послугами та цінами на перевезення, можуть оголосити конкурс на перевезення або створити свою власну транспортну компанію, яка працює на тих самих коліях (наприклад, німецька компанія «Rail4Chem») [195, с. 47]. Найбільш серйозною проблемою в цій моделі є залучення приватних інвестицій. Відсутність інтересу в інвесторів зумовлено введенням принципу недискримінаційної вартості за доступ до колій і складнощами визначення їх розміру.

Економісти та перевізники стверджують, що за неможливістю диференціації цін дуже важко покрити високі фіксовані витрати на залізничному транспорті. У директиві ЄС встановлено, що рівень зборів повинен бути якомога ближчим до граничних витрат, при цьому визнано, що це недостатній рівень для покриття постійних витрат. Крім того, деякі країни, керуючись короткостроковою стратегією, в основні платежі за доступ до платформ додають плату за колії, які будуть доповнювати частину постійних витрат.

Але ця ситуація в діяльності Європейської комісії залишається далекою від остаточного вирішення: кілька країн ЄС встановили ціну, виходячи з

граничних витрат (Швеція, Данія, Фінляндія, Нідерланди, Великобританія), інші країни залишаються на рівні граничних витрат плюс прибуток, але він не є достатнім для покриття постійних витрат (Німеччина, Австрія, Франція, Італія).

Якщо підсумувати економічний ефект існуючих проблем, то виявляється що вони призводять до втрати 20–40% ефективності вантажних перевезень залізницею, яка відлякує потенційних інвесторів і впливає на відсутність зростання конкуренції, часто через відмову у видачі ліцензії на перевезення оператором інфраструктури. На рівень прибутків від перевезень залізницею впливає також досить висока конкуренцією з автомобільним транспортом.

Ще однією проблемою є небажання позбутися державного контролю над залізничним транспортом. Наприклад, у зв'язку із членством у ЄС деякі країни дуже швидко ввели відповідні регуляторні директиви щодо реорганізацій у країнах ЄС. Однак, стан фактичний недостатньо відповідав правовим змінам. Наприклад, у Чеській Республіці правові зміни не призвели до додаткової конкуренції. У 2003 р. було встановлено існування компанії з інфраструктурою передачі SŽDC (Správa Železniční dopravní cesty), що підпорядкована чеській залізниці ČD (Чеська залізниця), отримуючи оплату з SŽDC. Іншими словами, ČD функціонувала не як інтегрований перевізник, а додатково контролювала інфраструктуру перевезень, гроші, сплачені SŽDC за доступ до колій, повертаються у вигляді плати за послуги управління.

Україні, яка впроваджує курс економічних реформ, слід звернути увагу на досвід Польщі, шлях якої найбільш близький нашій країні. Польща та Україна – дві постсоціалістичні держави, що мали приблизно однакові стартові позиції на початку трансформаційних перетворень, досить схожу структуру економіки, подібне складне геополітичне положення та поляризовану політичну систему. Польща, яка ще в 90-х рр. минулого століття чітко трималася курсу на євроінтеграцію, досягла більших економічних успіхів порівняно з Україною, яка намагалася отримати

дивіденди, декларуючи інтеграційні прагнення одночасно в східному і західному напрямках. Отже, Польща має близько 20 000 км залізничних колій, з яких 11 000 км (близько 55%) потребують ремонту, а 6860 км (35% від загальної інфраструктури) – модернізації. Негативний явищем від застарілої інфраструктури є відсутність можливостей для впровадження нових заходів, які можуть поліпшити економічну ефективність залізничних перевезень (наприклад, застосування чеських 47-вагонних потягів), а також розвиток вищої швидкості, щоб мати змогу конкурувати з автомобільним транспортом. Стан будівель вокзалів та інших приміщень, у яких обслуговують пасажирів, також відповідає іміджу залізничної інфраструктури. У лютому 2010 р. у Польщі існувало 2667 залізничних станцій, з яких тільки 966 функціонували. Комерціалізація мала б забезпечити функціонування РКР у ринкових умовах, що було однією з умов членства в ЄС, але ігноруються як загрози, так і можливості [196, с. 41].

Після переходу польської залізниці РКР на ринкові умови значної переваги почали набувати незалежні перевізники, що до 2010 р. опанували близько 50% вантажних перевезень та 49% ринку пасажирських перевезень. Національні аналітики вважають, що вирішення проблем РКР – це взяти державі на себе більше відповідальності за діяльність перевізника, що означає збільшення субсидій і пошук можливостей використання різних фондів для реконструкції залізниці. Така позиція свідчить про те, як глибоко вкоренилася ідея щодо комерціалізації та приватизації залізниці. Тому існує потреба в довгостроковій програмі з модернізації та розбудові залізничної інфраструктури, заснованій на реальних умовах фінансування та економічній ефективності діяльності. Для цього РКР потрібне додаткове фінансування, що на цей час є неможливим, адже РКР має боргу 5,8 млрд злотих. Тільки у 2009 р. 1,5 млрд злотих пішло на погашення відсотків за кредитами, а в 2010 р. ця сума становила 1 млрд злотих. Для погашення зобов'язань у 2009 р. було випущено п'ятирічні облігації на суму 650 млн доларів. Борги РКР виникли в результаті прийняття зобов'язань з реформування державних



підприємств – акціонерні товариства РКР заборгували понад 1,9 млрд злотих (разом з 400 млн злотих приватизованої металургії), не була досягнута жодна з приватизаційних цілей, а нерухомість, виставлена на продаж, мала дуже низький попит (у 2009 р. було отримано лише 20% від запланованого). У середині 2010 р. було прийнято рішення про викуп державою Польських ліній колійних (PLK – Polskie Linie Kolejowe). Близько 6 млрд злотих було отримано групою РКР з польської казни на термін до 2014 р. (термін повного викупу акцій РКР, що повністю піде на погашення боргів). До 2015 р. місцеві органи влади повинні отримувати 3,6 млрд злотих на закупівлю, модернізацію та ремонт рухомого складу. Додатково за рахунок коштів Програми споживчої інфраструктури та охорони середовища на 2007–2013 рр. було отримано 175 млн євро на підтримку міжміських маршрутів Польщі.

За рахунок приватних інвесторів було модернізовано залізничні станції в Катовіцах, Варшаві Західній, Варшаві та Познані Центральній і Східній, загальна вартість якої – близько 2 млрд. злотих. Бізнес-модель передбачає, що РКР надає землю в обмін на нові станції з роздрібною торгівлі та обслуговування, а також прибуток від діяльності торгівлі та обслуговування всіх об'єктів, які будуть створені навколо нової станції. У більшості випадків проблемою для потенційних інвесторів є пошук фінансових джерел. Разом із тим, заважає проблема відсутності статусу власності на землю, на якій вони зводять нові будівлі, і відсутність їх регламентації (право власності на будівлю пов'язано з правом на землю). РКР SA затримує початок ремонтних робіт, очікуючи нових рішень Міністерства інфраструктури. Вступ до ЄС змушує Польщу слідувати моделі «вертикального ешелонування».

Спільним для всіх країн, які проводять реформи з ліберальним вектором перетворень, є те, що попередніми роками здійснювалася політика не тільки активної участі держави в економіці, а та реалізації масштабних інвестиційних програм у галузі інфраструктурних змін і створення дієздатних ринкових інститутів. Практика свідчить, що поки що ні в Росії, ні в багатьох

країнах Заходу останніми роками не вдалося ефективно її реформувати. Аналіз досвіду реформування зарубіжних підприємств залізничного транспорту дає змогу зробити один впевнений висновок: реформування залізничної інфраструктури – це тривалий і багатогранний процес, підходити до якого треба зважено та обережно. Тому дослідження економічних моделей реформування залізничного транспорту в зарубіжних країнах може відкрити для України перспективи реформ у цій галузі.

Пріоритетними напрямками модернізації залізничного транспорту в Україні в умовах післякризового відновлення визначено такі: сприяння зменшенню транспортної складової в собівартості продукції промислових підприємств, створення конкурентного середовища для вантажовласників та рівного їх доступу до якісних транспортних послуг. Заплановано розмежування вантажного та пасажирського руху, подальше збільшення пропускної здатності транспортної інфраструктури в напрямках міжнародних транспортних коридорів дасть змогу підвищити транзитний потенціал України. Нагальним визначають динамічне нарощування обсягів перевезень вантажів і пасажирів залізничним транспортом відповідно до потреб соціально-економічного розвитку країни шляхом організаційної, технічної та технологічної модернізації залізничної галузі [79, с. 29]. А для цього необхідно створити конкурентне середовище у сфері вантажних перевезень. Проте, згідно із чинним законодавством, конкурувати нікому не доведеться. За пропонованим сценарієм реформування вантажних перевезень на ринку створюється супермонополія: ідеться про передачу перевезень не приватним фірмам, а тільки дочірнім компаніям структури залізниці. Свого часу експерти німецького Центру економічних досліджень піддали сумніву те, що чесна конкуренція на залізниці навряд чи буде можливою за умов, коли власник транспортних мереж одночасно є головним оператором ринку. Для ефективного реформування залізниці Україні потрібно прийняти чималий пакет законів: «Про транспортну безпеку», «Про основи ціноутворення на

залізниці», внести доповнення до Податкового кодексу та інших нормативних актів, що потребує чималих зусиль і часу.

У зв'язку із цим у ході структурних перетворень на українській залізниці доцільно менше використовувати досвід британської «приватно-ринкової» моделі перетворень і більше – концепцію здійснення структурних реформ залізничного транспорту Німеччини, що забезпечує збереження централізованих важелів управління з одночасним застосуванням в окремих сферах децентралізації та конкуренції. Треба враховувати, що залізниці – одна з найбільш капіталомістких інфраструктурних мереж, які найважче реформувати.

### **3.2. Особливості Державної концепції і програми реформування залізничного транспорту України**

Одним із важливих завдань реформування та розвитку залізничного транспорту є підвищення економічної безпеки національної економіки за допомогою утримання чи підвищення конкурентних переваг залізниці порівняно з іншими елементами транспортної інфраструктури та сприяння підвищенню темпів господарського зростання.

З початком реформ на залізниці все більше постає інституціональних проблем, причинами яких є, зокрема, занадто високий ступінь державного регулювання галузі, відсутність конкуренції та велика кількість обмежувальних правил. У контексті такого підходу відбувається пошук моделі ефективного реформування залізниці, що здатна посилити як її власну економічну безпеку, так і національної економіки загалом.

Реформа залізничного транспорту в Україні, як визначено в офіційних документах, має своєю кінцевою метою зробити його більш доступним, сучасним, безпечним і конкурентоспроможним. При цьому наявні посилання на світовий досвід, який по-різному тлумачать і з якого роблять часом діаметрально протилежні висновки. Сучасний стан залізниць країн світу

можна визначити як активний пошук економічної моделі її функціонування, реформування та управління галуззю, технічне та технологічне оновлення її основних складових, створення конкурентного ринку транспортних послуг.

Питання економічної безпеки залізничного транспорту в Україні виходять на перший план у зв'язку з існуванням старих проблем (технічне старіння, монополізм, неефективне управління) і потребами реформування галузі під тиском нових – ринкових факторів (конкуренція з боку інших видів транспорту, низька власна конкурентоспроможність, низька ефективність), що зумовлюють інше визначення мети та змісту економічної безпеки. Він зводиться до розробки нових інституціональних засад економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що створюються на базі єдиного існуючого ПАТ «Українська залізниця».

В Україні неодноразово робили спроби дати старт реформуванню Укрзалізниці. Державне підприємство «Укрзалізниця» перетворюється на публічне акціонерне товариство з контрольним пакетом акцій у руках держави. Метою реформування підприємств транспортно-дорожнього комплексу є створення комплексної системи, яка б не лише належним чином задовольняла потреби суспільства в перевезеннях пасажирів та вантажів, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а та давала змогу здійснювати ефективну реалізацію транзитного потенціалу України [77,с. 26].

Багато вчених і практиків визнають, що реформування не забезпечило очікуваного рівня внутрішньогалузевої конкуренції; не відбулося залучення запланованого обсягу інвестиційних ресурсів; відокремлення інфраструктури від операційної діяльності призвело до зростання трансакційних витрат [33, с. 141]. Акцентовано увагу, що рішення щодо ефективного реформування залізниці в будь-якій країні, імовірно, не буде знайдено. Більше того, важко навіть передбачити, як має виглядати типова організація залізниць

наприкінці процесу інтенсивної структурно-організаційної перебудови [77, с. 222].

Проведене дослідження зарубіжного досвіду засноване на аналізі наукових праць вітчизняних і зарубіжних фахівців у галузі реформування залізниці в провідних країнах Європи, Латинської Америки, США, Японії, Китаю. Такими вченими, як В. Авер'янов, І. Аксьонов, Ю. Бараш, В. Вишневський, М. Реймерс, Г. Кирпа, Д. Тимоха, обґрунтовані методичні підходи до оцінювання ефективності інституціональних перетворень залізничної галузі, дослідження механізмів державного регулювання розвитку підприємств залізничного транспорту; виявлені загальні закономірності економічних реформ.

Деякі автори для аналізу стану реформування залізниці виділили такі критерії, як стан залізниць до початку реформування, передумови реформування, напрями реформування, результати реформування, переваги та недоліки, що виникли в результаті здійснення трансформацій. Позитивним аспектом реформування вважають збільшення обсягів перевезень пасажирів та вантажів; скорочення державних субсидій у галузь; підвищення якості надання послуг [33].

У дослідженнях польських учених Т. Банашчика і М. Круля розкрито теоретичні засади моделей реформування залізниць у різних країнах і проаналізовано практичні результати їх функціонування в період після реформ [195]. М. Гайдус та А. Лешчик наголошують, що проведена, на початку, реформа залізниці в Польщі не дала очікуваних ефективних результатів через монополію держави на ринку. Автори вбачають вихід у створенні конкурентних умов залізниці Польщі, тому пропонують створення такої оптимальної моделі, в якій управління залізничної інфраструктури – від капіталу групи польської залізниці (ПКП), ресурси залізничної інфраструктури – від транспортних компаній [210].

Проте у висновках щодо стану реформування залізниці в країнах світу наголошено, що нововведення у виборі моделі реформування залізниці є

більше фрагментарними, ніж системними, тому не завжди вписуються в практичну діяльність залізниці, що стримує впровадження нових способів реформування та структурування залізниць.

Для теперішньої ситуації з реформуванням залізниці актуальними є питання демонополізації та створення конкурентних умов для суб'єктів залізничного транспорту, що суттєво впливає на стан економічної безпеки як залізничної галузі, так і національної економіки.

Перетворення державного підприємства на приватне буде тривалим, але позитивно вплине на модернізацію української залізниці. Зокрема, підвищиться якість наданих послуг як для самих пасажирів, так і для вантажних перевезень. Реформа передбачає, що всі підприємства залізниці перейдуть до акціонерної компанії та будуть реорганізовані. При цьому передбачено, що скорочення працівників не відбудеться; 51% акцій залізниці залишаться в державній власності та не підлягатиме приватизації. Проте в Польщі за 1990–2013 рр. кількість працівників галузі скоротилась з 340 тис. у 1990 р. до 85 тис. у 2013 р. Така ситуація може очікувати та Україну.

Уряд України розраховує, що після реформи в галузь прийдуть нові інвестори, на гроші яких можна буде оновити інфраструктуру Укрзалізниці та закупити нове обладнання, насамперед вагони. Уже зараз половина українських вагонів належить приватним структурам, а після того, як підприємці почнуть вкладати гроші в перспективну галузь, застарілі потяги можна буде замінити повністю. Крім того, відтепер залізниця зможе здавати своє майно в оренду, що сприятиме збільшенню доходів і зарплат залізничників.

Заплановано скоротити витрати в галузі. Це вдасться реалізувати, насамперед, шляхом відходу від непрозорих закупівель і розкрадання власності залізниці, адже лєвова частка здійснених закупівель, перерозподілялася між депо та там розкрадалася. Тобто те, що купували для держави, відходило приватним особам.

Дискусійними не тільки для України, а та інших країн світу є питання лібералізації ринку залізничних перевезень і повна або часткова приватизація галузі. З 2001 р. існує Міжнародний комітет проти приватизації залізниць, який утворено внаслідок потужного профспілкового руху країн ЄС і США. Робітників, безумовно, хвилює звільнення персоналу при переході колій, локомотивів і вокзалів у приватну власність. Профспілкові лідери наводять і більш вагомі аргументи економічного змісту. Конкуренти будь-яким способом будуть намагатися зменшити собівартість перевезень, від чого постраждає безпека руху: масовий споживач буде ризикувати, але надасть перевагу нижчим тарифам. Загальмуються інноваційні проекти на транспорті: якщо залізниця перебуває в приватній власності, то шлях до наукових ноу-хау через бюджетні субсидії значно коротший, ніж від профільних НДІ до приватних структур.

У вересні 2015 року Міністерством інфраструктури України було представлено концепцію корпоративної реформи Укрзалізниці, яка характеризується наступними положеннями (рис. 3.1.):



Рис. 3.1. Залізнична галузь України [91]

Можна виділити три рівні проблем залізниці в Україні.

1. Системний рівень:

- Економічна модель країни і наявні транспортні потоки;
- Законодавство;
- Бізнес-модель функціонування залізниці;
- Тарифне регулювання;
- Інфраструктурна-інвестиційний глухий кут;

2. Рівень організації:

- Негнучка організаційна структура;
- Застаріла модель організації бізнес-процесів;
- Відсутність ERP-системи і консолідованого сховища даних;

3. Базовий рівень:

Низька компетентність менеджменту

- Неєфективне використання ресурсів (закупки, паливо, старий енергоємний рухомий склад);
- Низька мотивація персоналу [91].

Передбачається, що процес корпоратизації Укрзалізниці надасть галузі переваги згідно з її етапами:

1. Створення Публічного акціонерного товариства (ПАТ) – початок перетворення підприємства на сучасного ринкового гравця європейського рівня та з європейською якістю послуг. Створення передумов для забезпечення необхідного фінансування.

2. Функціонування ПАТ – прозора система управління та впорядкування руху коштів, зрозуміліші правила для кредиторів і більше можливостей для залучення фінансів.

3. Закон України «Про залізничний транспорт» - Списання і продаж зношеного майна, оптимізація приміських перевезень, усунення поля для корупції, боротьба з неефективними процесами, зниження збитковості пасажирських перевезень, усунення дублювання функцій персоналу [91].



Вже за один – два роки очікуються покращення технічного стану залізниць і рухомого складу, підвищення ефективності роботи залізниць, краща якість залізничних послуг.

Зазначаються наступні переваги для працівників Укрзалізниці:

1. Комфортніші умови праці завдяки модернізації рухомого складу та покращенню його технічного стану;
2. Зрозумілі правила і більше можливостей для кар'єрного зростання;
3. Підвищення заробітної плати;
4. Відновлення в суспільстві авторитету та поваги до професії залізничника.

Для клієнтів Укрзалізниці очікуються наступні переваги:

1. Комфортніші подорожі завдяки вчасним ремонтним роботам та закупівлі нових вагонів (локомотивів);
2. Швидші подорожі за рахунок розвитку швидкісного залізничного сполучення;
3. Зручніший розклад потягів завдяки запровадженню механізму соціальних замовлень на перевезення;
4. Більше послуг: кондиціонування, бездротова мережа Інтернет, харчування, сканери для електронних квитків тощо;
5. Впровадження корпоративних стандартів обслуговування, постійний контроль безпеки та якості послуг;
6. Сучасна та ефективна система придбання квитків [91].

Згідно Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» 100% акцій ПАТ «Українська Залізниця» закріплюється в державній власності. Вся залізнична інфраструктура закріплена у державній власності та передається ПАТ «Українська Залізниця» на праві господарського відання, що виключає продаж, приватизацію та будь-яке інше відчуження.

Також новий проект Закону України «Про залізничний транспорт» передбачає заборону на приватизацію ПАТ «Українські Залізниці».

Вартість активів Укрзалізниці, що підтверджена однією з найвідоміших аудиторських компаній світу Deloitte оцінено у 245 млрд. грн., дана оцінка втричі більша зазначеної у звітності Укрзалізниці (75 млрд. грн.) та отримала позитивну рецензію від Фонду державного майна України.

Порівняння вартості профільного майна Укрзалізниці із залізницями подібними за способом організації зображено на рис. 3.2.

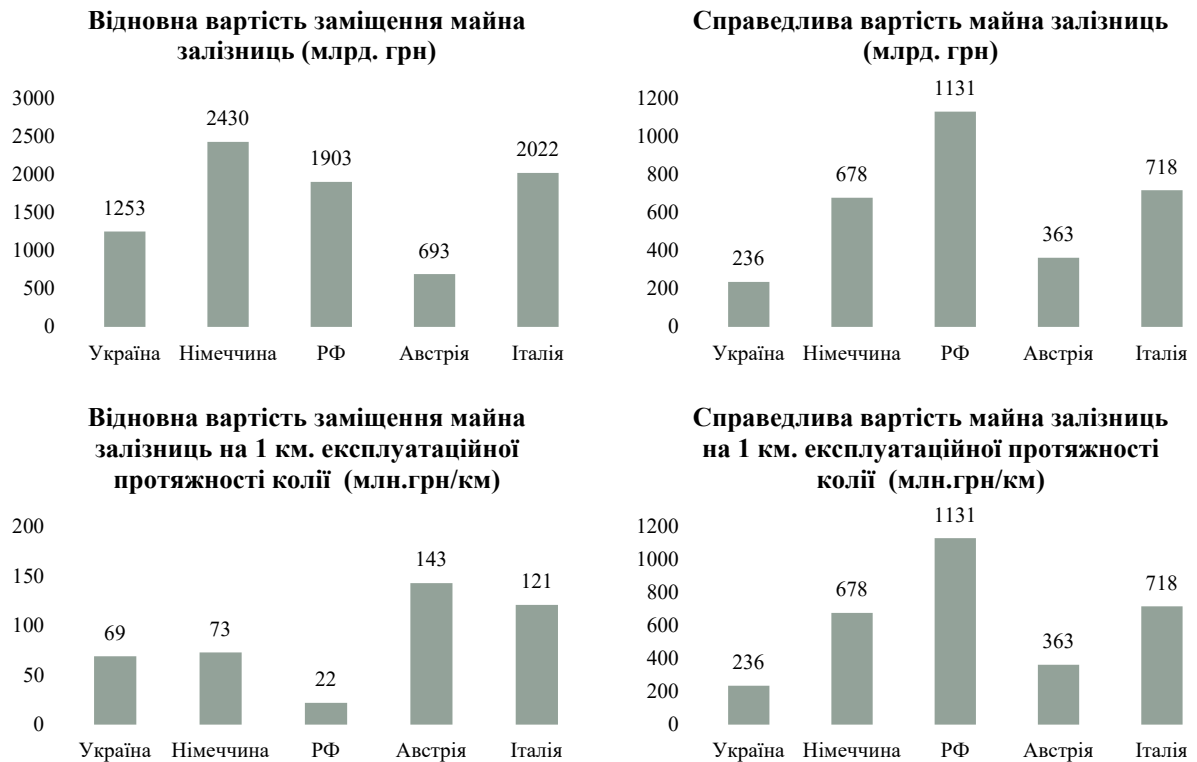


Рис. 3.2. Вартість профільного майна Укрзалізниці із залізницями подібними за способом організації

Концепція реформи Укрзалізниці публічно обговорюється з 2006 року, до її розробки було залучено провідні міжнародні експерти у транспорті.

Існують довго-, середньо- і короткострокові плани наступних заходів з утворення акціонерного товариства на 2015 рік.

1. Завершення створення ПАТ (серпень – жовтень):

- Затвердження статуту ПАТ з визначеним статутним капіталом Кабінетом міністрів України;
- Підготовка документів для проведення державної реєстрації ПАТ;
- Підготовка документів для функціонування ПАТ;

- Проведення державної реєстрації ПАТ.
2. Дії після реєстрації ПАТ (жовтень – листопад):
- Реєстрація випуску акцій ПАТ;
  - Державна реєстрація основних філій ПАТ;
  - Оголошення конкурсу на голову правління ПАТ;
  - Проведення конкурсу на голову правління ПАТ.
3. Дії щодо реформування системи корпоративного управління (вересень – листопад):
- Імплементация перехідної структури;
  - Переформатування повноважень для призначених осіб;
  - Створення механізмів роботи правління ПАТ;
  - Налагодження механізмів роботи правління ПАТ.
4. Координація розробки загальної стратегії розвитку ПАТ (серпень – листопад):
- Розробка загальної стратегії розвитку ПАТ;
  - Координація розробки технічної стратегії розвитку ПАТ;
  - Координація розробки фінансової стратегії розвитку ПАТ;
  - Координація розробки кадрової стратегії розвитку ПАТ [91].

Реформа залізничного транспорту здійснюється відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр., затвердженої постановою КМУ від 16.12.2009 № 1390 (далі – Програма) та планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері залізничного транспорту, схваленими розпорядженням КМУ від 26.11.2014 № 1148 (далі – Плани імплементації). Основною метою реформування залізничного транспорту є розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень та підвищення ефективності діяльності галузі.

На сьогодні залізниці України стоять на порозі корінних структурних перетворень, які обумовлені необхідністю формування на залізничному транспорті ринкових відносин і конкурентної середовища. На даний момент вже

усі держави Європи та країн СНД, за виключенням України, завершили процеси структурних реформ на залізничному транспорті.

Формування на залізничному транспорті ринкових відносин і конкурентної середі потребує прийняття принципових рішень на державному рівні по вдосконаленню структури, методів та принципів управління на залізницях.

Ключовими завданнями Програми визначено:

- створення ефективної законодавчої бази, яка б відповідала сучасним реаліям діяльності залізничного транспорту та основним положенням відповідних директив ЄС, визначеним в Угоді про асоціацію України та ЄС;
- формування конкурентного потенціалу на зовнішньому ринку;
- забезпечення рівноправного доступу всіх суб'єктів господарювання до залізничної інфраструктури;
- впровадження економічної моделі, здатної забезпечити розподіл фінансових потоків за видами діяльності;
- збільшення обсягу інвестицій у залізничний транспорт та впровадження інноваційної моделі розвитку;
- залучення коштів місцевих бюджетів для інвестицій;
- розроблення і впровадження інноваційних транспортних та логістичних технологій;
- удосконалення системи регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту [91].

Програма передбачає 3 етапи реформування:

- 1 етап: розробка нормативно-правової бази для реформування, утворення ПАТ «Українська залізниця», розділення функцій господарського та державного управління галуззю, розділення фінансових потоків по видах діяльності, початок реформи тарифної системи.
- 2 етап: формування вертикально-інтегрованої системи управління (за видами діяльності) в ПАТ «Українська залізниця», формування єдиних правил діяльності для всіх суб'єктів ринку залізничних перевезень,

удосконалення тарифної політики, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг.

– 3 етап: продовження структурних змін, ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень.

На сьогодні триває перший етап реформування, в процесі якого:

– прийнято Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», основним завданням якого є визначення особливостей створення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування та внесення майна до його статутного капіталу, а також створення умов щодо підвищення ефективності його функціонування для задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях;

– прийнято постанову Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» - політичне рішення Уряду щодо початку процесу утворення Товариства;

– зараз тривають заходи щодо утворення ПАТ «Українська залізниця» - здійснено інвентаризацію майна підприємств, установ та організацій залізничного транспорту, а також господарських товариств, 100 % акцій яких вноситься до статутного капіталу ПАТ «Українська залізниця», наразі проводиться оцінка вказаного майна незалежним оцінювачем – компанією Deloitte&Touche;

– враховуючи складну ситуацію, в якій опинилась Україна у зв'язку з анексією Російською Федерацією Автономної Республіки Крим, та агресією нашого північного сусіда на території Сходу України, з метою забезпечення при створенні ПАТ «Українська залізниця» обліку всього державного майна підприємств та установ залізничного транспорту, на базі який утворюється Товариство, 12.11.2014 прийнято постанову № 604 Кабінету Міністрів України «Про особливості здійснення інвентаризації та обліку майна на

окупованих територіях та в зоні проведення антитерористичної операції», якою визначено механізм проведення обліку активів, розташованих на тимчасово окупованій території АР Крим та в зоні проведення антитерористичної операції;

– розроблено проект нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт», на сьогодні законопроект доопрацьовується спільно з нашими європейськими партнерами щодо врахування положень актів законодавства ЄС, імплементація яких визначена Угодою про асоціацію [91].

На сьогодні Укрзалізниця, як Державна адміністрація залізничного транспорту, здійснює частину функцій державного управління, що суперечить Указу Президента України «Про систему центральних органів виконавчої влади» від 15.12.1999 № 1572, Господарському кодексу України, Законам України «Про управління об'єктами державної власності», «Про природні монополії» та «Про загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу».

Крім того, директивою 91/440/ЄС про розвиток залізниць Співтовариства визначено, що «держави-члени вживають необхідні заходи для забезпечення незалежного статусу залізничних підприємств у сфері управління, адміністрування і внутрішнього контролю за адміністративними, економічними і фінансовими питаннями, відповідно до якого вони, зокрема, матимуть майно, бюджет і рахунки, відокремлені від майна, бюджету і рахунків Держави».

Програмою діяльності Уряду на 2015 рік передбачено утворення на базі Укрзалізниці, залізниць та інших підприємств залізничного транспорту публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». При утворенні ПАТ «Українська залізниця» функції державного управління будуть передані до відповідного державного органу.

Це дозволить, забезпечити недискримінаційний підхід до принципів формування державної політики в галузі (оскільки Укрзалізниця, як суб'єкт господарювання, не може встановлювати правила іншим учасникам ринку

залізничних перевезень), та підвищить ефективність реалізації Укрзалізницею функцій господарського управління.

ПАТ «Українська залізниця» утворюється як публічне акціонерне товариство, 100 % акцій якого закріплюються в державній власності, на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які реорганізуються шляхом злиття.

Основним завданням другого етапу реформи стане формування вертикально-інтегрованої системи управління всередині ПАТ «Українська залізниця».

Розділення управління кожним окремим видом бізнесу дозволить:

- розділити фінансові рахунки кожного виду діяльності, що підвищить прозорість фінансових потоків в Укрзалізниці;
- значно підвищити ефективність управління за рахунок забезпечення можливості визначення ефективності кожного виду діяльності;
- визначити види діяльності, які є непрофільними для Укрзалізниці;
- провести аналіз витрат на кожний вид діяльності та розробити реальні Методики розрахунку кожної складової тарифу;
- бачити реальну суму перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, а отже забезпечити державну підтримку збиткових видів перевезень та ліквідувати перехресне субсидування [91].

І основне: організаційне та фінансове розділення національного перевізника та менеджера інфраструктури – це обов'язкова передумова забезпечення рівноправного доступу до залізничної інфраструктури.

Наприкінці другого етапу реформування структура ПАТ «Українська залізниця» має бути сформована з окремих фінансово незалежних функціональних філій, що дозволить забезпечити недискримінаційний підхід при наданні Товариством як менеджером інфраструктури послуг з доступу до залізничної інфраструктури.

Результатом структурної реформи Укрзалізниці повинно стати організаційне відокремлення менеджера інфраструктури та національного перевізника всередині холдингової структури, як це передбачено актами законодавства ЄС в сфері залізничного транспорту.

Одночасно з розробкою нормативно-правових актів та здійсненням структурних перетворень планується здійснювати реформування фінансової моделі та системи встановлення тарифів на залізничному транспорті. Для цього Планами імплементації передбачено проведення ґрунтового аналізу:

- витрат кожного виду діяльності ПАТ «Українська залізниця»,
- ринку транспортних послуг України з урахуванням інших видів транспорту,
- впливу зміни тарифної системи на транспортну складову, а отже, на кінцеву ціну продукції, що перевозиться [91].

Всі ці заходи направлені на зменшення ризиків, з якими зіткнулись залізничні компанії європейських країн під час реформування, та зменшення їх впливу на економіку України.

Результатом повинна стати поступова та виважена зміна фінансової та організаційної моделі ринку залізничних перевезень.

Реалізація Програми реформування залізничного транспорту дозволить підвищити інвестиційну привабливість галузі, забезпечити її стабільну та ефективну діяльність.

Будуть створені організаційно-правові та економічні умови для:

- залучення приватних та міжнародних інвестицій та проведення за рахунок цього техніко-технологічної модернізації галузі;
- задоволення попиту на послуги залізничного транспорту і суттєве підвищення якості транспортного обслуговування економіки і населення;
- більш повного використання транзитного потенціалу України;
- економії загальнодержавних витрат на перевезення залізничним транспортом;



– прискорення інтеграції транспортного комплексу України до Європейської та світової транспортних систем, реалізації вимог Угоди про асоціацію та Світової організації торгівлі у міжнародних транспортно-економічних зв'язках держави [91].

Розмежування державних і господарських функцій, розподіл монопольних і конкурентних видів діяльності знімуть перешкоди для формування і розвитку конкурентного ринку залізничних перевезень.

Реформування залізничного транспорту, крім підвищення галузевої ефективності, дозволить отримати і загальноекономічний ефект за рахунок розвитку транспортного машинобудування, експорту транспортних послуг, економії енергоресурсів тощо [91].

Ключові завдання «Програми з реформування залізничного транспорту»:

- Створення нормативно-правової бази для утворення конкурентного ринку залізничних перевезень;
- Формування конкурентного потенціалу на зовнішньому ринку;
- Забезпечення рівного доступу всіх суб'єктів господарювання до об'єктів інфраструктури;
- Впровадження економічної моделі, здатної забезпечити розподіл фінансових потоків за видами діяльності на основі планово-кошторисного фінансування;
- Збільшення обсягу інвестицій у залізничний транспорт та впровадження інноваційної моделі розвитку;
- Залучення коштів місцевих бюджетів для інвестицій;
- Розроблення і впровадження інноваційних транспортних та логістичних технологій;
- Удосконалення системи регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту.

Результати виконання завдань:

- Підвищення рівня конкуренції на внутрішньому ринку перевезень;

– Прозора система організації залізничного транспортування в рамках АТ «Укрзалізниця»;

– Концентрація на ключових функціях і оптимізація витрат;

– Оновлення та модернізація рухомого складу за рахунок інвестицій [91].

Планується три етапи: від створення єдиного акціонерного товариства до організації конкурентної моделі ринку залізничних перевезень.

*Етап 1.* Створення єдиного акціонерного товариства.

*Основні характеристики етапу* - Централізація функцій управління і концентрація активів, а саме:

– Розділення функцій господарського та державного управління галуззю;

– Розділення фінансових потоків по видах діяльності та облік за МСФЗ (Міжнародні стандарти фінансової звітності);

– Реформа ціноутворення.

*Очікувані результати першого етапу:* Компанія з прозорою системою управління і власності.

*Етап 2.* Виділення видів діяльності.

*Основні характеристики етапу* - формування конкурентного ринку перевезень, а саме:

– Формування єдиних правил діяльності для всіх суб'єктів ринку залізничних перевезень;

– Створення системи управління за видами діяльності;

– Удосконалення тарифної політики, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг;

– Створення Агентства як державного органу регулювання ринку.

*Очікувані результати другого етапу:* Умови для переходу до конкурентного ринку.

*Етап 3.* Перехід до цільової моделі ринку.

*Основні характеристики етапу* - Відхід від перехресного субсидування, а саме:

- Ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- Поява конкуренції на ринку перевізників;
- Розвиток мережі логістичних комплексів.

*Очікувані результати третього етапу:* Конкурентний ринок у сфері вантажних і пасажирських перевезень.

Згідно звіту Міністерства інфраструктури на сьогодні стан реалізації реформ характеризується наступними положеннями:

- Прийнято Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування»;
- Прийнято постанову КМУ «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»;
- Проведено інвентаризацію майна підприємств залізничного транспорту станом на 31.07.2014;
- Прийнято постанову КМУ «Деякі питання інвентаризації майна підприємств та установ залізничного транспорту загального користування, яке розміщене на тимчасово окупованій території та території проведення антитерористичної операції».

В стадії виконання:

- Розроблення проекту нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт», наразі проводиться аналіз на відповідність Угоді про асоціацію України та ЄС;
- Проведення незалежної оцінки майна підприємств залізничного транспорту (наразі затримано рішенням АМКУ), проведення інших заходів для утворення ПАТ «Українська залізниця»;
- Розроблення проектів нової редакції Статуту залізничного транспорту та правил і порядку рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування (термін прийняття – 3

місяці після прийняття нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт») [91].

Після виконання всіх запланованих заходів щодо реформування Української залізниці планується утворення структури АТ «Укрзалізниця» поданої на рис 3.3.

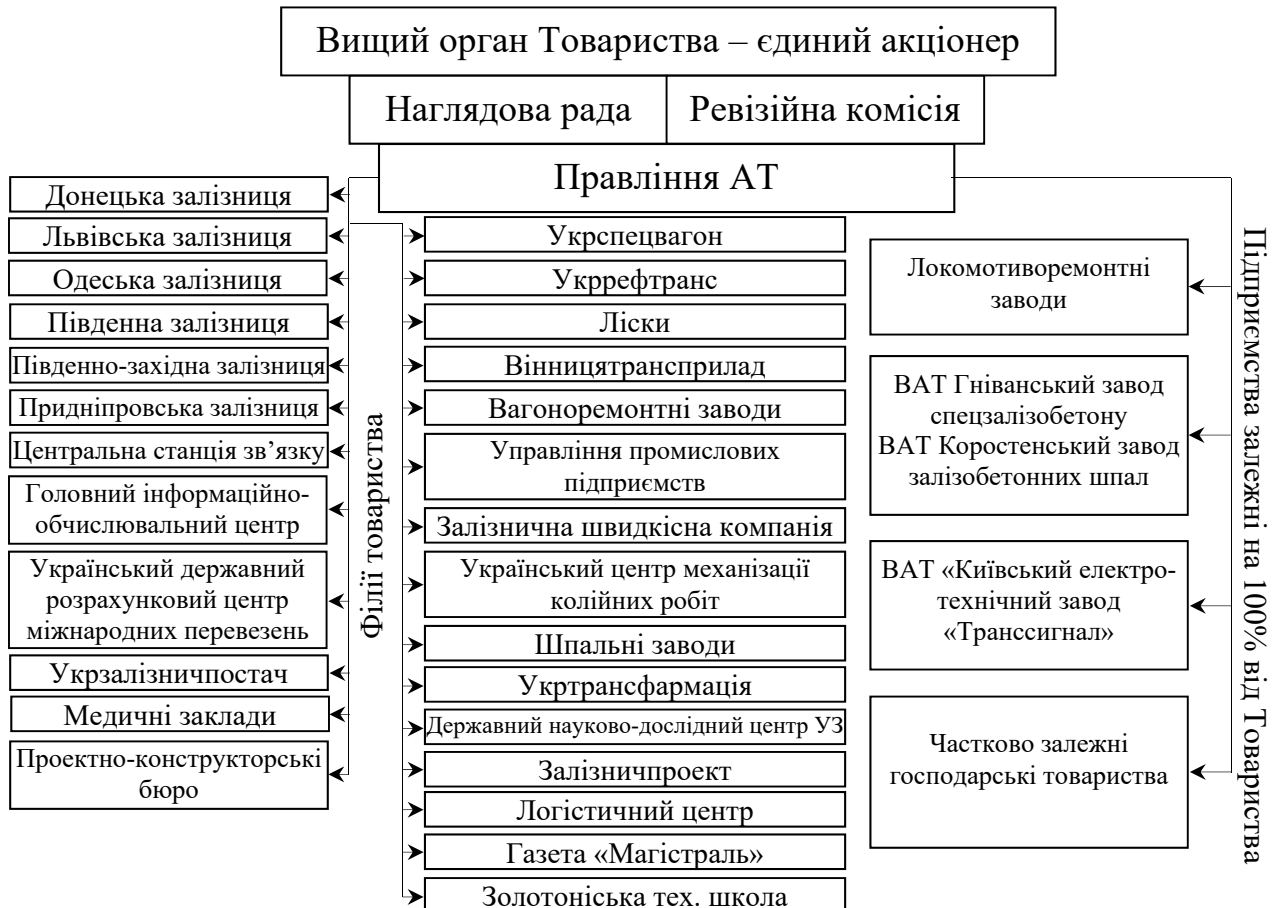


Рис. 3.3. Структура АТ «Українська залізниця» після утворення

Метою структурних перетворень ПАТ «УЗ» є [91]:

- Розділення фінансових рахунків – підвищення прозорості фінансових потоків за видами діяльності;
- Ефективність управління – можливість визначення ефективності кожного виду діяльності;
- Визначення непрофільних видів діяльності;
- Організаційне та фінансове розділення національного перевізника та менеджера інфраструктури – обов'язкова передумова забезпечення рівноправного доступу до залізничної інфраструктури;

- Можливість провести аналіз витрат на кожний вид діяльності та розробити реальні Методики розрахунку кожної складової тарифу;
- Можливість бачити реальну суму перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, а отже забезпечити державну підтримку збиткових видів перевезень та ліквідувати перехресне субсидування.

Принципова схема ПАТ «Укрзалізниця» після завершення реформ зображена на рис. 3.4.

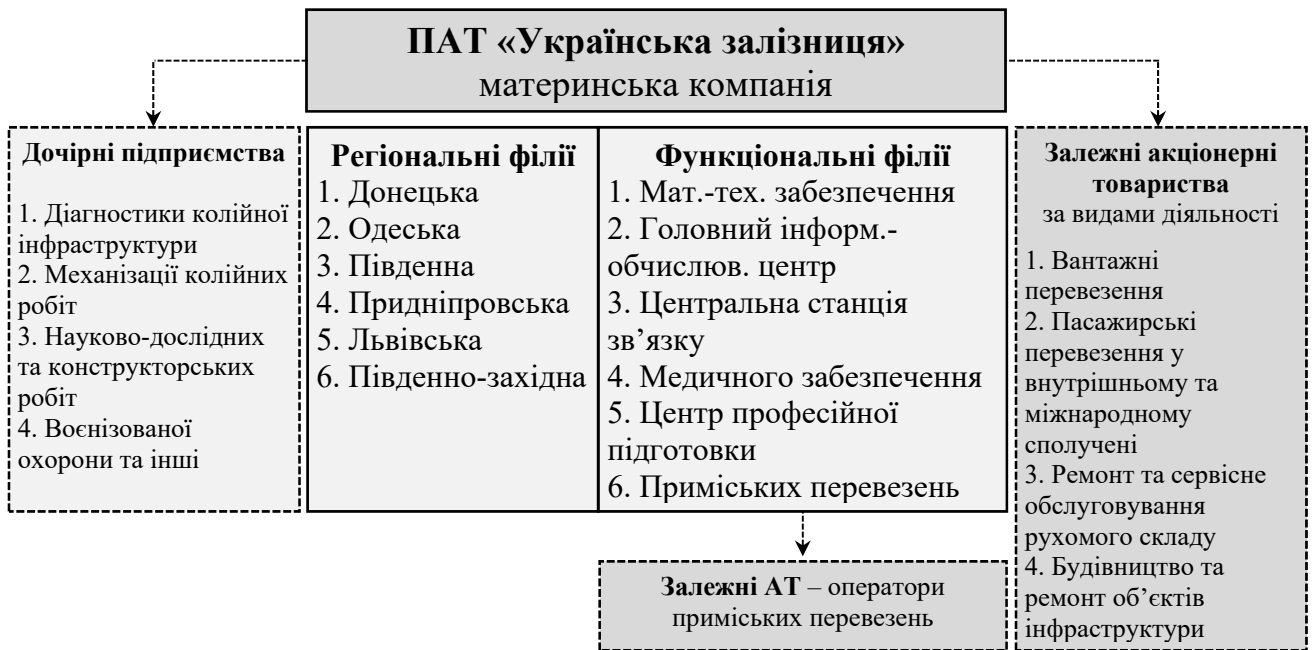


Рис. 3.4. Принципова схема ПАТ «Укрзалізниця» після завершення реформ

Більшість основних завдань, які мають ключове значення для досягнення цілей реформування, виконуються під час утворення АТ, а саме:

- підвищення кредитного рейтингу і, як наслідок, збільшення обсягу залучених фінансових ресурсів;
- виконання євродиректив;
- нові джерела покриття необхідного обсягу інвестицій;
- розмежування функцій державного управління і господарських функцій [91].

Впродовж 2 років від початку функціонування АТ можуть бути вирішені наступні завдання:

- утворення за участю АТ суб'єктів господарювання - юридичних осіб, структуризація за видами діяльності;
- підвищення продуктивності праці;
- скорочення витрат.

Підсумком виконання програми реформування буде:

- Підвищення рівня використання транзитного потенціалу;
- Збільшення обсягів перевезень (орієнтовно на 20-25%);
- Відносне зменшення собівартості перевезень (на 15%);
- Зменшення обсягів питомих витрат енергоресурсів на тягу поїздів (на 15%);
- Підвищення продуктивності праці в 1,6 рази [91].

### **3.3. Концепції адаптації системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту**

Ступінь розвитку механізму економічної безпеки ПАТ «УЗ» повинна відповідати завданням, які виникають при її входженні в систему ринкових відносин. Розпочата поетапна реформа залізничного транспорту, що визначає актуальність проблеми економічної безпеки кожного підприємства, що входить в його господарську орбіту. На жаль, основні напрямки реформування держпідприємств України пропонуються, в основному, у вигляді зміни форм управління при стовідсотковій власності держави. Монополізація залізничної транспортної системи змінила тільки форму впливу держави, а не сутність. Підприємства, що входять до ПАТ, не можуть конкурувати один з одним, оскільки мають одного власника. А це означає, що буде відсутня мотивація до підвищення ефективності діяльності структурних підрозділів (підприємств). Реструктуризації «Укрзалізниці», що проведена, не в повній мірі відповідає вимогам ЄС (допуск приватних

компаній і створення конкурентного середовища) і запитам суб'єктів в системі залізничного транспорту (господарська самостійність).

Перераховані завдання і проблеми реформування залізничного транспорту зумовили актуальність і необхідність формування нових підходів до методології та організації економічної безпеки. Економічна безпека підприємств, повинна стати одним із стовпів його реформування. Переосмислення нової ролі і місця економічної безпеки підприємств залізничного транспорту передбачає необхідність розробки заходів проти існуючих загроз і врахування ризиків несподіваних потрясінь, причин і наслідків інтеграції транспортних підприємств в системі єдиного акціонерного товариства.

Розвиток і становлення ринкових відносин призводить до необхідності перегляду процесу реформування держструктур, які є природними монополіями, однією з яких є державне підприємство «Укрзалізниця». Залізничний транспорт забезпечує стійке функціонування галузей матеріального виробництва, підвищення ефективності використання ресурсів, скорочення за рахунок транспортної складової питомих витрат у вартості продукції, вирішення соціальних завдань, що визначає стратегічне значення залізничної галузі в захисті національних інтересів і нейтралізації загроз економічної безпеки країни. Тому транспортна складова посідає важливе місце в системі національної безпеки.

Посилення конкуренції, зростання різноманітності економічних та підприємницьких внутрішніх і зовнішніх ризиків, невизначеність умов діяльності, характерні для сучасної економіки України, об'єктивно виділяють з відносин спільної економічної безпеки країни проблему економічної безпеки кожного підприємства як одну з необхідних умов її здійснення.

У зв'язку із цим ступінь розвиненості механізму економічної безпеки такої господарюючої структури, як «Укрзалізниця», повинна відповідати рівню її входження до системи ринкових відносин, що визначає актуальність проблеми економічної безпеки такого окремого господарюючого суб'єкта.

Проте, основні напрями реформування держпідприємств України пропонують, в основному, у вигляді зміни форм власності. А це супроводжується зміною мотивації діяльності підприємств, що визначають необхідність формування нових підходів до методології та організації управління економічними процесами. Одним із зободенних і важливих процесів стає економічна безпека підприємств, країни, окремо кожного громадянина. Цьому сприяють кризові перипетії останніх років у різних економіках. Їх інтеграція в глобальну економіку стимулювали підвищений інтерес до економічної безпеки, що призвело до необхідності її перевизначення та зміни ставлення до неї. Нове переосмислення ролі та місця економічної безпеки зумовлено необхідністю враховувати ризики несподіваних потрясінь, причинні наслідки глобалізації.

Сьогодні транспортний сектор економіки України в цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення в перевезеннях. Рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергетичної ефективності, техногенного навантаження на навколишнє середовище не відповідають сучасним вимогам [109]. Українські вчені роблять певні зусилля з вирішення окремих питань процесу реформування залізничної сфери. Наприклад, Ю. Бараш розглядає реформування та реструктуризації залізничного транспорту України, його акціонування, реструктуризації окремих господарських структур залізничного транспорту, підвищення його конкурентоспроможності. М. Гненний розробляє принципи переходу на вертикальну форму управління галузевими господарствами залізниць, визначенням спеціальної вартості особливо привабливих об'єктів залізничного транспорту, Л. Головкова аналізує організаційно-технічну підготовку розвитку сукупного економічного потенціалу корпорацій. Концептуальні підходи до визначення економічної безпеки в системі науки про економіку сформульовані в працях О. Власюк. Аналітичне обґрунтування проблем реформування залізничного транспорту України детально подано в працях В. Сичова.



Нові підходи до розробки концепції системи економічної безпеки на підприємствах залізничного транспорту України повинні виявити та визначити характер і структуру, сутність основ економічної безпеки, умови, виявлення набору критеріїв для їх визнання та опису. Сутність критеріїв полягає в їхньому визначенні та ідентифікації. Опис змісту процесів, структурних та організаційних функцій дає підстави для різних пропозицій.

Щодо необхідності реформування «Укрзалізниці» ні в кого немає сумнівів. Реформа залізниць – це значні зміни в державній політиці, інвестиційній стратегії або структурі управління, спрямовані на підвищення ефективності сектора. Разом з тим категорично заперечується приватизація «Укрзалізниці», що та підтримано в Законі України «Про реформування залізничного транспорту», який відкидає можливість приватизації компанії. Водночас Закон надає право в майбутньому створювати публічні акціонерні товариства та відокремлювати зі свого складу певні активи, які не підпадають під обмеження. Це, насамперед, підприємства непрофільних видів діяльності, вони можуть бути акціоновані та продані. Але головним є те, що після реформи ця компанія матиме зовсім іншу структуру, яка буде володіти такою інфраструктурою, системами сигналізації, зв'язку, вокзалами, будівлями, розташованими по шляхах, інженерними спорудами тощо, яка буде принципово неприбутковою, але володітиме необхідними об'єктами, утримання яких потребує значних капіталовкладень. І сьогодні ця державна частина «Укрзалізниці» планується до приватизації. Саме це та має на увазі Закон. А от решта активів, насамперед рухомий склад (спочатку вагони, а потім і локомотивний парк), більшою мірою вже зараз передаються або плануються до передачі приватним компаніям з метою створення конкурентного середовища. Тим самим турбота про розвиток і модернізацію виключно витратної та практично неприбуткової частини компанії – інфраструктури – залишається за державою, а найбільш прибуткові активи буде контролювати приватний бізнес. Аналітики називають такий стан речей класичною схемою, що передбачає націоналізацію боргів з одночасною

приватизацією прибутків. Не було враховано, що основною діяльністю транспортного комплексу є перевезення та головне призначення транспорту – задовольняти потреби економіки та населення в перевезеннях. У свою чергу, інфраструктура транспорту – це допоміжні підрозділи, технічні засоби, будівлі, споруди тощо, які сприяють основній діяльності (здійснення перевезень – виконання транспортного процесу). Нова реформа транспортного комплексу виявилася черговим волонтарним рішенням, прийнятим без розуміння закону непередбачених економічних наслідків. Питання про співвідношення між системою приватної власності та ринку в теорії економіки є досить складним. А. Ткач вказує, що використання механізму цін пов'язане з витратами, зокрема, захисту та специфікації прав власності. Тому в результаті виникають вертикально інтегровані компанії, у межах яких також цілком можливе здійснення прав приватної власності. Однак унаслідок того, що в уявленні економістів система ринків міцно зрослася із системою приватної власності, з'явилася ідея розглядати внутрішньофірмові трансакції в термінах внутрішньофірмових ринків ресурсів (зокрема, ринку праці та капіталу). Ринок передбачає існування та реалізацію правомочностей, які зазвичай ставлять на вершину ієрархії – право відчуження або право на капітальну вартість. Обговорення цієї проблеми триває. Тому останніми роками на адресу Державного підприємства «Укрзалізниця» спрямовується багато звинувачень.

У критичних зауваженнях з приводу діяльності «Укрзалізниці» в тому, що це чи не єдина залізнична сфера серед сусідніх країн, у яких вона не підлягала реформуванню. З радянських часів вона зберіглася в незмінному вигляді і у функціональному плані, і за своєю структурою. Головною причиною такої ситуації є недостатній рівень фінансування, що призводить до дефіциту капіталовкладень в оновлення основних фондів залізниці та закупівлю нового рухомого складу (як вагонів, так і локомотивів). Іншими причинами нестачі коштів експерти називають збитковість пасажирських і приміських перевезень, недостатнє відшкодування державою коштів,

недоотриманих від перевезення пільгових категорій пасажирів, збереження практики перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Крім цього, «Укрзалізниця» потребує зовнішніх інвестицій як ніколи. Головною перешкодою для вирішення всіх цих проблем називають поєднання господарської та адміністративної функцій, що призводить до «непрозорості» діяльності «Укрзалізниці», що також перешкоджає доступу до інвестицій і кредитів. На противагу наводять приклади європейських країн, у яких завдяки успішному реформуванню були створені умови для конкурентності ринку перевезень, підвищення рентабельності залізничного транспорту. Крім цього, можна додати, що причинами неефективності роботи є те, що залізниці України обтяжені різними політичними, соціальними та військово-стратегічними зобов'язаннями, виконання яких держава компенсує не завжди своєчасно та повною мірою. Реформування залізничного транспорту України, де економіка працює в умовах невизначеності та нестабільності, є процесом необхідним, оскільки держава не в змозі більше фінансувати цю галузь у повному обсязі. Які ж шляхи реформування можливі?

Фінансово-економічна безпека підприємства базується на результатах господарської діяльності, для якої характерне досягнення найбільшого економічного ефекту із застосуванням ресурсів певної вартості. Для позитивного результату підприємство повинно мати відповідні техніко-економічні характеристики. Для «Укрзалізниці» вони перебувають на низькому рівні, що неминуче позначається на безпеці діяльності компанії. Стан пасажирського рухомого складу вимагає негайного відновлення. З 6677 пасажирських вагонів тільки 2985 (43%) працюють у межах нормативного терміну експлуатації, 3644 (53%) – з продовженим терміном експлуатації та 258 (4%) перебувають за межами нормативного терміну експлуатації. Практично з 120 000 вантажних вагонів «Укрзалізниці» більше ніж 85% вичерпали свій ресурс, 30 071 вагон давно за всіма експлуатаційними правилами повинен бути списаний. Знос рухомого складу

досяг критичної позначки – близько 90%. Сьогодні для електровозів цей показник становить 90%, для вантажних магістральних тепловозів – 99%, для вагонів інвентарного парку – 86%, з них піввагонів – 88%. Оновлення рухомого складу та інфраструктури відбувається дуже повільно.

Найважливішим аспектом оцінювання виробничої діяльності є забезпечення економічної безпеки за умови, що саме собою відображатиме стан економіки, за якого досягатимуться необхідний рівень соціального, політичного, фінансового, оборонного, прогресивного розвитку країни, невразливість і незалежність її економічних інтересів до можливих зовнішніх та внутрішніх загроз і впливів.

До складу «Укрзалізниці» входить кілька дочірніх підприємств. Наприклад, у 2011 р. з метою реформування системи вантажних залізничних перевезень «Укрзалізниці» було створено держпідприємство «Український транспортно-логістичний центр» (УТЛЦ) з метою об'єднати всіх українських власників вантажних піввагонів під єдиним управлінням. На сьогодні ДП «УТЛЦ» працює з парком вагонів державних вагонних компаній, зокрема, 46,7 тис. піввагонів, у тому числі в робочому стані – 34 тис., з них 2 тис. вагонів знаходяться за межами України.

Незважаючи на цю структуру, система логістичного управління на залізницях України не є досконалою та потребує доопрацювання. Наприклад, широке впровадження сучасних інформаційних технологій у перевізний процес, удосконалення взаємодії залізничного та інших, насамперед морського, річкового та автомобільного, транспорту. Через недоліки організації транспортної ланки «вантажовідправник – експедитор – порт – трейдер» всі збитки припадають на залізницю.

На європейських залізницях упроваджено високошвидкісний рух пасажирських поїздів зі швидкістю 200–250 і більше кілометрів за годину. На залізничному транспорті України також упроваджують рух пасажирських поїздів зі швидкістю до 160 кілометрів за годину, однак при цьому необхідно вирішити досить складну проблему розподілу мережі на лінії з переважно

вантажним та переважно пасажирським рухом і підвищити частоту руху пасажирських поїздів. Тому початком якісної та високотехнологічної модернізації інфраструктури залізничного транспорту України стало створення в 2012 р. ще однієї дочірньої компанії – Української залізничної швидкісної компанії (УЗШК). Це перша в Україні компанія з перевезення пасажирів швидкісними поїздами денними ІНТЕРСІТІ+. Крім цього, УЗШК організує експлуатацію та технічне обслуговування швидкісного рухомого складу українських та зарубіжних виробників. Це державне підприємство, підпорядковане Державній адміністрації залізничного транспорту України («Укрзалізниця»). На сьогодні УЗШК – єдиний державний оператор пасажирських залізничних перевезень, в експлуатації якого перебуває новітній рухомий склад: 10 електропоїздів виробництва компанії «Hyundai Rotem» (Республіка Корея); 1 поїзд локомотивної тяги виробництва ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (ВАТ «КВБЗ»); 2 двосистемні електропоїзди Екр-1 виробництва ВАТ «КВБЗ».

На сьогодні ДП «Українська залізнична швидкісна компанія» досягла певних успіхів у своїй діяльності. Так, у червні 2015 р. УЗШК перевезла понад 270,6 тис. пасажирів, що стало рекордом у сфері вітчизняних швидкісних перевезень. Як зазначають у прес-службі, раніше істотне зростання попиту на якісний швидкісний сервіс спостерігався в грудні 2014 р. і березні 2015 р. – тоді швидкісними поїздам скористалися 224,6 тис. пасажирів і 233,7 тис. пасажирів відповідно.

Але в цілому наявний низький попит на швидкісні перевезення. Причини називають такі:

- недосконалість конструкції корейських потягів «Hyundai Rotem», які мають багато недопрацювань, що призвело до численних зупинок їх у дорозі та небажання пасажирів подорожувати цими поїздами;

- денні потяги не вирішують проблеми поїздок у відрядження, оскільки прибувають до Києва та обласні міста після 12:00, що унеможлиблює вирішення необхідних питань, які стосуються роботи. Тому

всі пасажери, що їдуть у відрядження, повинні залишатися в цих містах ще на одну добу та одночасно вирішувати проблему пошуку готелю;

- низька швидкість руху, яка на окремих напрямках руху не перевищує 135 км/год;

- конкуренцію денним швидкісним поїздам становлять нічні фірмові поїзди, у яких вартість поїздки та втома нижче.

У 2009 р. постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 була затверджена Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки. У межах її виконання питання перетворення державного холдингу «Укрзалізниця» на акціонерне товариство вже кілька разів виносили на розгляд Міністерства інфраструктури, але незмінно знімали. Вважають, що один з важливих наслідків корпоратизації є скорочення витрат на управління. Посади чиновників, які дублюють один одного в шести окремих залізницях, потраплять під скорочення. Нині «Укрзалізниця» – це шість окремих залізниць, які покривають різні області України, а також близько 50 відокремлених підприємств. Їх планували об'єднати в компанію з єдиним менеджментом, і за рахунок злиття взяти всі операції під єдиний контроль. Залізниці, ремонтні майстерні, вагонні компанії, швидкісна компанія, інформаційно-обчислювальний центр, проектний інститут та інші «князівства» повинні перетворитися на 30 філій «Укрзалізниці». Один з плюсів реформи – єдиний контроль над держ-закупівлями та витратами. Зараз рішення, куди спрямовувати гроші «Укрзалізниці», приймають у шести різних точках, а на більш низькому рівні – у десятках місць. «Питомі князівства» – це сприятливий ґрунт для корупції. Злиття в єдину корпорацію – це пряма загроза їх існуванню.

Аналіз досвіду приватизації в сусідніх Польщі, Угорщини, Словаччини показує, що продавати збиткові державні заводи за низькими цінами означає завдавати шкоди суспільству. У таких випадках найкраще формувати антикризовий менеджмент підприємств, який отримує свободу дій,

одночасно перебуваючи під контролем держави. І тільки після успішного здійснення санації, коли об'єкт стає привабливим для потенційних інвесторів, держава може продати свій пакет.

З економічного погляду, залізничникам відомо, що будівництво 1 км залізничної електрифікованого шляху коштує 15–20 млн грн, її модернізація – близько 5 млн грн, а утримання – приблизно 250 тис. грн на рік. Ще одним важливим моментом є те, що «Укрзалізниця» завжди була холдингом, специфіка якого полягає в поділі не за сферами діяльності, а за територіальною ознакою. Дочірніми компаніями виступали залізниці та їх відділення, що, як і повинно бути в холдингу, мали достатню незалежність у розпорядженні часткою прибутку, управлінні рухомим складом, розвинену сферу соціального захисту. Такі громіздкі об'єднання, «обтяжені» соціальними зобов'язаннями, вважають непомірно важким спадком соціалізму. Сьогодні головною соціально значущою проблемою вважають наявність перехресного субсидування, за якого збитки пасажирських перевезень, пов'язані з відносною дешевизною плацкарти, покриваються за рахунок прибутковості вантажоперевезень. Але виникає питання: можливо, у перехресному субсидуванні нічого поганого та немає, оскільки воно є так званим податком на розкіш, обговорення якого достатньо популярно сьогодні у сфері нерухомості? Соціальні зобов'язання переводяться у вигляді тарифів на вантажовласників, тобто на великих бізнесменів. Крім того, світовій практиці відомі тільки два види субсидування – перехресне та пряме бюджетне, тому скасування одного автоматично вимагає переходу до іншого. Звичайно, існує та третій варіант – відмовитися від субсидування взагалі та підвищити вартість пасажирських залізничних тарифів до рівня авіаційних (як у США). Але, враховуючи рівень зарплати середнього українця, це матиме громадсько-політичний резонанс [157, с. 4].

Важливо зазначити, що змішана форма власності не дає змоги розраховувати тільки на ринкові механізми регулювання (саморегулювання) правил взаємодії держави та колективного або приватного власника, вона

потребує розробки та впровадження організованих (формальних) правил поведінки суб'єктів господарювання, включаючи владні структури, відповідальні за корпоративні права держави. Формування названих правил повинно базуватися на специфікації прав власності, що визначають напрями становлення та регулювання ринкової інфраструктури. Співвідношення регулювання та дерегулювання не має чіткої межі. Проста демонстрація методів дерегулювання як більш ефективних не говорить про те, що регулювання є другорядним методом організації економічної діяльності. Наприклад, А. Вільямсон вважає, що недоліки політики саморегулювання коливаються залежно від виду та форм регульованої діяльності. Усе залежить від оцінювання конкретної сфери їх застосування, можливо, очікувані переваги відмови від регуляції можуть виявитися ілюзорними. Нечітко визначені права власності на підприємствах зі змішаною формою власності є головною причиною їх банкрутства. Така ситуація добре відома щодо суспільної власності, нераціонального, а іноді та просто варварського використання ресурсів, що перебувають у спільному використанні [167, с. 263].

Очевидно, що реформування залізничного транспорту України сьогодні є об'єктивною необхідністю. Це перший крок на шляху його адаптації до стандартів Європейського Союзу, а також застосування прозорих механізмів для надання можливості приватним компаніям вийти на ринок залізничних перевезень. Головні цілі реформи – підвищення прибутковості «Укрзалізниці», поступове пропорційне зростання обсягів виробництва, збільшення відрахувань до держбюджету, заробітних плат співробітників компанії тощо. Тому так гостро стоїть питання про виявлення існуючих загроз і на їх основі розробки концепції системи економічної безпеки на підприємствах залізничного транспорту України. Модель загроз економічній безпеці залізничної сфери України подано на рис. 3.5.



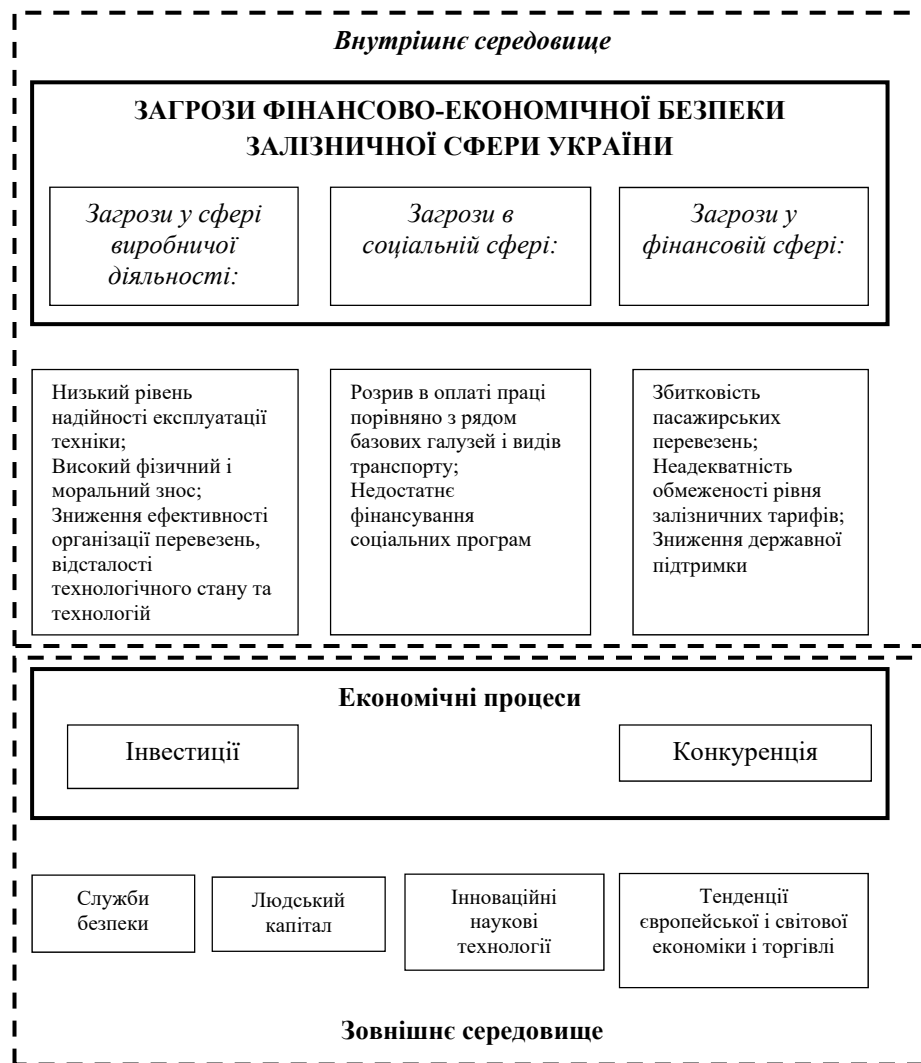


Рис. 3.5. Модель загроз економічній безпеці залізничної сфери України

Концепція економічної безпеки підприємства – це система довгострокового управління економічною безпекою з урахуванням існуючих і потенційних загроз та ризиків, визначенням оперативних і майбутніх цілей діяльності системи економічної безпеки, формуванням стратегії та гнучкості планів відповідно до зміни внутрішнього та зовнішнього інституційного середовища підприємства.

Ми пропонуємо Концепцію формування системи економічної безпеки підприємства з чотирьох етапів:

1) постановка мети формування системи управління економічною безпекою;

- 2) аналіз загроз і фінансових ризиків для діяльності стратегічних зон господарювання (СЗГ), які існують на сьогодні, і прогнозування появи нових;
- 3) розробка стратегії економічної безпеки підприємства та ССО;
- 4) реалізація стратегії економічної безпеки.

Усі ці етапи взаємопов'язані та є складовими циклу стратегічного управління системою економічної безпеки підприємства.

Таким чином, ми розглядаємо концепцію економічної безпеки у функціонально-структурному аспекті, тобто як сукупність взаємопов'язаних систем безпеки, що відображають функціонування окремих «блоків» або сфер економічної системи підприємства, за допомогою яких нейтралізуються можливі загрози.

### **Висновки до розділу 3**

У третьому розділі проаналізовано світовий досвід реструктуризації підприємств залізничного транспорту і можливості його використання для посилення економічної безпеки в Україні, реформування підприємств залізничного транспорту. Проаналізовані необхідні формулювання завдань комплексного визначення набору складових економічної безпеки підприємства, виявлення та класифікація факторів ризику, що впливають на економічну безпеку підприємств в сучасних економічних умовах.

Підтверджується актуальність нового проектного підходу до формування економічної безпеки, побудови проектних моделей оцінювання економічної безпеки, розробки методики оцінювання та прогнозу економічної безпеки підприємств. Одним з напрямів вирішення цього завдання є вдосконалення управління ефективністю великих виробничих проектів підприємств: організаційно-економічних, виробничо-технологічних та інноваційно-технічних.

Доводиться, що ключовою ідеєю реформ на усіх залізницях було впровадження та посилення конкуренції скрізь, де тільки було можливо. Два

найбільш важливих аспекти, які включала в себе програма реформ – це реформування відносин залізниці з державою та перебудова організаційної структури самої залізниці. У результаті реформи на британському ринку залізничних перевезень з'явилися іноземні компанії. Низка перевізників належить французьким, датським, гонконгським компаніям. Досвід французької залізниці свідчить про те, що державний контроль за транспортом не завжди є панацеєю від галузевих проблем.

Звернено увагу на досвід Польщі, шлях якої найбільш близький нашій країні. Негативним явищем від застарілої інфраструктури є відсутність можливостей для впровадження нових заходів, які можуть поліпшити економічну ефективність залізничних перевезень. Після переходу польської залізниці РКР на ринкові умови значних переваг почали набувати незалежні перевізники, які вважають, що вирішення проблем РКР – це взяти державі на себе більше відповідальності за діяльність перевізника, що означає збільшення субсидій і пошук можливостей використання різних фондів для реконструкції залізниці.

Зроблено висновок, що концепція економічної безпеки у функціонально-структурному аспекті, це сукупність взаємопов'язаних систем безпеки, що відображають функціонування окремих «блоків» або сфер економічної системи підприємства, за допомогою яких нейтралізуються можливі загрози.

Результати дослідження, сформульовані у даному розділі, узагальнено в працях автора [163, 165, 171, 173, 174, 177, 179, 181, 184, 185, 189, 195].

## РОЗДІЛ 4

# РОЗВИТОК МЕТОДОЛОГІЧНИХ ПІДХОДІВ ДО МОДЕЛЮВАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

### **4.1. Економіко-інформаційна модель економічної безпеки підприємства**

Від якості інформаційно-аналітичного забезпечення прямо залежить якість управління економічною безпекою підприємства. Інформаційно-аналітичне забезпечення системи управління економічною безпекою підприємства повинне включати такі підсистеми: інформації, систем показників, індикаторів та методів оцінки та аналізу економічної безпеки підприємства.

Найбільш значуща властивість інформації – це здатність викликати зміни. Неодмінною умовою виживання в умовах ринку та збереження конкурентоспроможності є адаптація до мінливих потреб ринку та забезпечення економічної безпеки підприємства. Практично цінність інформації прямо пропорційна тій ролі, яку вона відіграє в прийнятті управлінських рішень. Цінність інформації визначається тим, як суб'єкт зможе розпоряджатися нею. Інформація, покликана забезпечити прийняття рішень, вносить істотний вклад у прийняття управлінського рішення. Вона стає фактором виробництва та подібно праці, матеріалам і капіталу дозволяє створювати додану вартість, тому інформація є критерієм забезпечення економічної безпеки підприємства [124].

Основними властивостями інформації є: повнота, вірогідність, цінність, актуальність і ясність.

Аналітичну обробку інформації дуже важливо здійснювати на основі системного підходу, що дозволяє розкрити комплексність об'єкта, багатогранність зв'язків і звести їх у єдину цілісну систему. При системному

підході визначаються основні цілі системи, досягненню яких повинні сприяти вихідні дані та одержана результативна інформація. За цілями конструюється система. Під системою в цьому випадку розуміється набір елементів і інформаційні зв'язки, що виникають між ними і які забезпечують оптимальне безпечне управління економікою підприємств.

Система аналітичної інформації для прийняття управлінських рішень відрізняється складністю. Причому спостерігається тенденція ускладнення взаємозв'язків в інформаційному потоці. Одночасно відбувається систематичне зростання обсягів інформації, її надмірності при інформаційній недостатності для прийняття оптимальних управлінських рішень. Інформація щодо забезпечення економічної безпеки підприємства досить неоднорідна. Усе це ускладнює її використання в управлінні економічною безпекою.

На більшості підприємств інформація, яка використовується менеджерами для забезпечення економічної безпеки, забезпечують внутрішні джерела. Створюється спеціалізована аналітична група, або служба економічної безпеки підприємства, до складу функціональних обов'язків якої повністю або частково включається інформаційне забезпечення [124].

Створення раціонального потоку інформації про економічну безпеку підприємства повинне опиратися на такі принципи:

- уніфікованості, що припускає те, що аналітики повинні прагнути до того, щоб проектні рішення, які ними пропонуються, підходили до якомога ширшого кола завдань, які вирішуються;
- системності, що припускає встановлення порядку функціонування всієї системи аналітичної інформації в цілому і її динамічних тенденцій;
- принцип вирішення нових завдань, що дозволяє виявляти та вирішувати нові завдання, які ставляться перед підприємством у зв'язку з ускладненням зовнішнього середовища;
- принцип першого керівника, заснований на безпосередньому керівництві аналітичною роботою на підприємстві першим керівником у зв'язку з тим припущенням, що він буде постійно націлювати аналітичний

відділ на рішення нових більш складних завдань і намагатися вивести підприємство на лідируючі положення в конкурентному середовищі;

- принцип розвитку – розроблений комплекс вирішення аналітичних завдань повинен створюватися з урахуванням можливості поповнення та постійної актуалізації без порушення його функціонування;

- принцип сумісності – при створенні системи повинні бути реалізовані інформаційні інтерфейси, завдяки яким вона може взаємодіяти з іншими системами відповідно до встановлених правил;

- принцип стандартизації, що припускає те, що при створенні аналітичних комплексів повинні бути раціонально застосовані типові уніфіковані та стандартизовані елементи, проектні рішення, пакети прикладних програм, зокрема такі, які дозволяють займатися побудовою економіко-математичних моделей;

- принцип ефективності полягає у досягненні раціонального співвідношення між витратами та цільовими ефектами, включаючи кінцеві результати автоматизації;

- принцип єдиної інформаційної бази, що припускає те, що вихідна інформація один раз вводилась в систему та могла бути використана багаторазово.

До збору, накопичення та систематизації інформації пред'являються певні вимоги: інформація повинна бути повною та своєчасною, достовірною, корисною та зручною для сприйняття та подальшого використання. Необхідність збору, накопичення та зберігання економічної інформації диктується багатьма обставинами. До них належать: багаторазовість і тривалість її застосування, розрив у часі між збором і використанням інформації при проведенні аналізу та управлінні економічною безпекою на підприємстві [124].

Хаотичність потоків інформації, недосконалість їх каналів, методів і техніки збору, зберігання та обробки приводять до істотного запізнювання інформації і до втрати її якості та виникнення загроз для підприємства.

Основа сучасного одержання інформації – це інтеграція її збору та обробки. Результати проведення аналітичних досліджень прямо залежать від якості інформації, яка використовується, тому перед їх проведенням слід ретельно перевірити вхідну інформацію.

Систематизацію та підготовку джерел інформації для аналізу можна розділити на два етапи: перевірка їх змісту; обробка та вивчення матеріалів.

Процес підготовки матеріалу до аналізу економічної безпеки підприємства включає також приведення показників у порівнянний вид і спрощення цифрового матеріалу. Однорідність і порівнянність даних – обов'язкова умова одержання правильних результатів при проведенні економічного аналізу. Найпоширенішими прийманнями приведення показників у порівнянний вид є:

- нейтралізація ціннісного фактора шляхом відображення різних видів об'ємних показників у єдиних цінах;
- нейтралізація кількісного фактора при аналізі ефективності використання якого-небудь виду ресурсу за допомогою розрахунку ряду умовних показників, де незмінним залишається об'ємний показник і послідовно змінюється величина ресурсу, що витрачається;
- нейтралізація впливу на рівень кількісних і якісних показників методик їх розрахунку. Сукупність однорідних планових, звітних і облікових показників повинна мати єдину методику визначення;
- вираховання середніх величин при вивченні ряду однорідних показників;
- заміна абсолютних величин відносними, коли це найбільш доцільно, для більшої наочності, доступності та сприйнятливості.

У процесі аналізу виявляються переваги та недоліки інформації, повнота її використання для аналізу та управління економічною безпекою.

Інформацію про економічну безпеку підприємства використовують як внутрішні, так і зовнішні користувачі.

До якості економічної інформації пред'являються певні вимоги, насамперед, вимога про те, щоб вона задовольняла користувачів інформації, інакше кажучи, була корисною.

Звичайне забезпечення управлінського персоналу відповідною інформацією залежить від розподілу функцій між виконавцями. Із цією метою для кожного керуючого розробляються посадові інструкції, у яких перелічуються функції, які він виконує. На підставі посадових інструкцій визначається той обсяг інформації, який необхідний для забезпечення економічної безпеки підприємства.

Економічні показники для проведення оцінки і аналізу економічної безпеки підприємства повинні бути представлені у вигляді системи. Система показників – це їх упорядкована сукупність, у якій кожний показник дає кількісну або якісну характеристику певної сторони господарської діяльності, має властивості зведення та подільності, пов'язаний з іншими показниками, але не дублює їх [130].

Інформаційна база економічної безпеки, яка існує на підприємстві, становить систему показників, вірогідність, періодичність поновлення, повнота та автоматизація якої забезпечує якість прийнятих управлінських рішень. Система показників для проведення фундаментальних аналітичних досліджень економічної безпеки повинна враховувати такі вимоги до їх формування [102; 107]:

- у систему повинні входити декілька окремих (частинних) показників і один узагальнюючий, залежний від частинних;
- загальнотеоретична інтерпретація, взаємозв'язок і цілеспрямованість як окремих показників, їх груп, так і всієї системи в цілому;
- для системи повинна бути характерною інтегрованість, що дозволяє застосовувати її при програмно цільовому управлінні економічною безпекою та будувати «дерево» цілей економічного та соціального розвитку підприємства;



- можливість регуляції значень величини показників залежить від досягнутого рівня економічної безпеки та наявності потенціалу її досягнення в майбутньому;
- наявність достатньої кількості показників для оцінки окремих функціональних складових економічної безпеки підприємства;
- усі показники в системі повинні бути реальними та динамічними;
- можливість одержання прогнозу про спрямованість динаміки показників;
- показники повинні бути значимими (найбільш важливими для дослідження економічної безпеки);
- у системі показників, які використовуються при проведенні оцінки та аналізу економічної безпеки підприємства, необхідно враховувати галузеві особливості підприємства, його конкурентну стратегію та стадію життєвого циклу, на якому воно знаходиться.

Основними причинами депресивного розвитку державної науково-промислової політики є технологічна відсталість суб'єктів господарювання, низький рівень науково-дослідних конструкторських розробок, перевищення нормативів фізичного зносу основних засобів. Такі глобальні проблеми призводять до зниження конкурентоспроможності продукції підприємства, та, як наслідок, до зниження рівня їх економічної безпеки. Менеджмент вітчизняних промислових підприємств в основному вважає, що держава повинна їм забезпечити належний рівень економічної безпеки, але без значних зусиль самих підприємств у цьому напрямі сучасний рівень може знизитися ще більше, в результаті чого лідируючі позиції на світових ринках займуть товаровиробники інших країн. Одним із ключових компонентів економічної безпеки підприємства є її техніко-технологічна складова. Функціонування промислового підприємства значною мірою визначається надійністю підсистеми техніко-технологічної безпеки, тому дослідження згаданих проблем є важливим та актуальним.

Головною метою реформування та розвитку залізничного транспорту в більшості країн світу є підвищення економічної безпеки національної економіки за допомогою утримання чи підвищення конкурентних переваг залізниці порівняно з іншими елементами транспортної інфраструктури та сприяння вищим темпам господарського зростання.

Вивчення наукових праць вітчизняних і зарубіжних фахівців у галузі реформування залізниці в провідних країнах Європи, Латинської Америки, США, Японії, Китаю, в яких триває розробка підходів до оцінювання ефективності інституціональних перетворень залізничної галузі, дає можливість пошуку механізмів державного регулювання розвитку підприємств залізничного транспорту [33].

Для ефективного реформування залізниці Україні потрібно прийняти чималий пакет законів: «Про транспортну безпеку», «Про основи ціноутворення на залізниці»; внести доповнення до Податкового кодексу та розробити інші нормативні акти, що потребує чималих зусиль і часу. У зв'язку із цим у ході структурних перетворень на українських залізницях доцільно меншою мірою використовувати досвід британської «приватної ринкової» моделі перетворень і більшою – концепцію здійснення структурних реформ залізничного транспорту Німеччини, що забезпечує збереження централізованих важелів управління з одночасним застосуванням в окремих галузях децентралізації та конкуренції. Треба враховувати, що залізниці – одна з найбільш капіталомістких інфраструктурних мереж, які найважче піддаються реформуванню.

Безпеку на рівні підприємства відображає рівень захищеності господарської діяльності від негативних впливів зовнішнього середовища, а також здатність швидко усувати загрози життєдіяльності підприємства або пристосуватися до існуючих умов, які не позначаються негативно на його діяльності [178, с. 133].

В економіці України відбуваються суттєві зміни, зумовлені глобалізацією підприємницької діяльності, швидкими темпами розвитку інформаційних технологій.

Сучасні системи автоматизації економічної діяльності підприємств включають великий набір типових рішень, що забезпечують основні ділянки управління та адаптованих до сучасних умов господарювання, проте на кожному конкретному підприємстві є свої неповторні особливості, які неможливо заздалегідь передбачити. Часто виникає необхідність особливим чином вводити, збирати та аналізувати документи чи окремі дані, виконувати нестандартні дії чи готувати індивідуальні звітні форми [69, с. 5].

Сучасна практика діяльності підприємств стикається з різними викликами внутрішнього та зовнішнього середовища, до вирішення яких уповноважені представники не готові. Така ситуація спостерігається внаслідок різноманітного впливу чинників, несвоєчасної реакції на зміни в ринкових відносинах, а також низької кваліфікації керівної ланки. Одним з інструментів, який може знизити негативний вплив названих елементів, є сучасні інформаційні технології. Їх використання на підприємстві дає змогу згладити некомпетентність персоналу у вирішенні складних завдань у бізнес-діяльності, підвищити оперативність отримання готових результатів, поліпшити якість одержуваної інформації. Це, у свою чергу, позитивно впливає на економічні результати підприємницької ініціативи та її економічну безпеку.

З розвитком інформаційних технологій удосконалювалися також методи, засоби управління інформаційними технологіями та інформаційними ресурсами. Зараз розроблені та застосовуються різні засоби управління інформацією в системі забезпечення економічної безпеки підприємств, серед яких сучасна техніка та обладнання, програмне та документальне забезпечення, технології зі штучним інтелектом, автоматизовані ресурси з управління інформаційними потоками у відкритих і закритих мережах. Глобальна мережа Інтернет також є потужним засобом управління

інформацією, особливості здійснення якого можуть як підвищити економічну безпеку підприємств, так і знизити її. Розвиваються методи управління інформаційними технологіями в системі забезпечення економічної безпеки підприємств. Про це свідчать факти їх адаптації під процес управління інформацією в системі забезпечення економічної безпеки в умовах застосування сучасних інформаційних технологій.

Діяльність підприємств супроводжується використанням безлічі каналів різної інформації, управляти якою потрібно таким чином, щоб не створювати загроз економічній безпеці. Дуже важливо враховувати можливості сучасних інформаційних технологій, особливо мережі Інтернет. У цьому інформаційному ресурсі існують різні можливості для просування бізнесу та вирішення поточних проблем або завдань. Зокрема, до таких сервісів належать соціальні мережі, хмарні технології, засоби державних служб з обробки різної звітності підприємців, фінансових установ та інших спеціалізованих суб'єктів. Тільки використання хмарних технологій як сучасного інформаційного ресурсу на практиці дає змогу оперативно обробити потрібну інформацію підприємства, отримати розрахункові результати за заданими параметрами, розрахувати можливі вигоди від угоди або просто ознайомити з особливостями того чи іншого заходу.

Загалом для забезпечення власної безпеки підприємство повинно використовувати різні інформаційні технології за допомогою таких засобів управління інформацією [4]:

- технічних (охоронно-пожежні системи, відеоапаратура тощо);
- організаційних (створення спеціалізованих підрозділів або структур, що забезпечують безпеку підприємства, а також систем управління);
- інформаційних (комп'ютери, захисні мережі та інформаційна продукція, у тому числі необхідна для прийняття рішень інформація);
- фінансових, без яких і функціонування системи безпеки буде неможливим;

- правових (у тому числі розробка локальних правових актів з питань функціонування системи управління та забезпечення економічної безпеки);
- кадрових (насамперед, формувати достатню кількість персоналу, що займається питаннями безпеки, його професіоналізм);
- інтелектуальних (залучення висококласних фахівців і науковців дає змогу розробляти нові системи безпеки).

Застосування підприємством вищенаведених засобів для забезпечення безпеки переводить їх до категорії методів, тобто способів дії [70]. Таким чином, підприємство може застосовувати технічні, організаційні, інформаційні, фінансові, правові, кадрові та інтелектуальні методи управління інформацією. Важливою групою методів також є економічні, що включають у себе не тільки фінанси та кадри, а та маркетингові методи, менеджмент, економіко-математичне моделювання, статистичний аналіз, а також конструктивно-розрахунковий метод. Відповідно, у контексті необхідності забезпечення економічної безпеки підприємство, виходячи з власних потреб, специфіки та можливостей (ресурсів), використовує для цього всі наявні корпоративні ресурси, що зумовлює характер засобів і методів її забезпечення.

У практиці підприємницької діяльності описані вище засоби управління інформацією в системі забезпечення економічної безпеки підприємства потрібно використовувати з метою:

- пошуку та отримання інформації, необхідної для забезпечення стабільної діяльності та динамічного розвитку підприємства і його систем безпеки в умовах мінливих небезпек, загроз та ризиків ринкової економіки;
- виключення використання недостовірної інформації в системі управління підприємством, у його виробничій діяльності та в системі безпеки;
- запобігання несанкціонованому доступу до інформаційних ресурсів підприємства;
- запобігання розкраданню та втраті інформації підприємством;

- запобігання внесенню недостовірних даних, підміні та підробці інформації, що застосовують у системі управління, виробничій діяльності, системі безпеки підприємства в цілому;
- запобігання несанкціонованим діям щодо знищення, модифікації, псування, копіювання та блокування інформації;
- захисту інтелектуальної власності підприємства.

Для вирішення завдань управління інформацією в системі забезпечення економічної безпеки підприємства в умовах використання сучасних інформаційних технологій доцільно надати модель комплексного інформаційного забезпечення системи економічної безпеки підприємства.

Механізм управління інформацією в системі забезпечення економічної безпеки підприємства включає в себе такі елементи:

- забезпечення підприємства достовірною інформацією, необхідною для ефективного управління;
- безпека інформаційного середовища підприємства;
- захист інформаційних ресурсів та інтелектуальної власності підприємства від несанкціонованого доступу;
- підсистема інформаційного забезпечення;
- пошук інформації (всіма законними методами);
- систематизації та аналіз отриманої інформації;
- підготовка аналітичних документів;
- комплексна система інформаційної безпеки;
- уточнення та пошук додаткової необхідної інформації;
- уточнення підготовлених і розробка додаткових аналітичних документів;
- підсистема захисту інтелектуальної власності;
- організаційні заходи щодо захисту інформаційних ресурсів;
- інженерно-технічні засоби попередження несанкціонованого доступу до інформаційних ресурсів підприємства;

- доведення інформації до керівників підприємства та керівників його підрозділів;
- правовий захист інформації та інтелектуальної власності.

Запропонований механізм управління інформацією в системі забезпечення економічної безпеки підприємства дає змогу використовувати сучасні інформаційні технології. Мало того, його результативність та ефективність значно підвищиться, якщо кожен елемент буде опрацьовуватися в тому чи іншому програмному забезпеченні або ж буде піддаватися аналізу в сучасній моделі обробки економічних даних. Механізм управління інформацією в системі забезпечення інформаційної безпеки підприємства складається з двох підсистем.

Перша – підсистема інформаційного забезпечення. Вона призначена для своєчасного отримання в необхідних обсягах достовірної інформації про процеси, що відбуваються на ринку та можуть вплинути або впливають на діяльність і розвиток підприємства, а також на стан його безпеки. Необхідна також інформація про конкурентну ситуацію, нові ідеї та наукові розробки, появу перспективних зразків техніки та технологій, інноваційних процесів тощо. Без цієї інформації керівництво підприємства не може розробити ефективну стратегію, що відповідає реаліям ринку, а також здійснювати результативне тактичне та оперативне управління, забезпечувати заходи безпеки. У запропонованій моделі простежується таке: щоб отримати необхідну інформацію для прийняття рішень у сфері управління підприємством, необхідно здійснити всіма законними методами пошук потрібної інформації, потім провести систематизацію та аналіз отриманих відомостей, підготувати аналітичні документи та довести їх до керівництва підприємства та інших посадових осіб. При цьому постійно оновлювати та поглиблювати інформацію з урахуванням поточних і перспективних напрямів діяльності підприємства і його систем безпеки. Особливої уваги потребує налагодження тісного взаємозв'язку між елементами підсистеми інформаційного забезпечення економічної безпеки підприємства.

Друга підсистема призначена для захисту інформації та інтелектуальної власності підприємства. Вона включає організаційні заходи щодо захисту інформаційних ресурсів, інженерно-технічні засоби запобігання несанкціонованому доступу до інформаційних ресурсів і правовий захист інформації та інтелектуальної власності підприємства.

Обидві підсистеми взаємопов'язані між собою та працюють у комплексі. Якщо одна з підсистем працювати не буде, то ефективність управління інформацією в системі забезпечення економічної безпеки підприємства істотно знизиться.

Досить часто в підприємницькій діяльності виникає необхідність прийняття рішення щодо вибору найкращих і ефективних інформаційних технологій (ІТ). Вирішення цього завдання є складною та багатогранною проблемою, оскільки керівник, приймаючи рішення, перебуває в дуже складному становищі, що супроводжується невизначеністю та ризиком. У зв'язку із цим актуальним стає вибір методів і прийомів, що сприяють успішній розробці та прийняттю економічно обґрунтованих і досить аргументованих управлінських рішень щодо впровадження інформаційних технологій.

Для впровадження інформаційних технологій на підприємстві потрібно детально аналізувати не тільки сам інформаційний продукт, а та оцінити ефективність доцільності його впровадження, проаналізувати різні фактори впливу, тільки потім приймати відповідне рішення. Ефективна інформатизація значно підвищує керованість процесами соціально-економічного розвитку підприємства, приводить до поліпшення якості та рівня прийнятих управлінських рішень, оперативності інформаційних процесів і послуг, які забезпечують поліпшення економічних, науково-технічних, культурних та інших показників [4].

Для якісного та раціонального управління інформацією в системі забезпечення економічної безпеки підприємствам потрібно використовувати широкий набір засобів, важливу роль серед яких сучасні інформаційні



технології. Для підвищення ефективності та віддачі засобів і методів управління інформацією потрібно важливі управлінські рішення аналізувати на підставі їх сукупності, у результаті чого реалізовувати найбільш вигідні результати.

Також з метою підвищення економічної безпеки підприємств можна використовувати різні інформаційні продукти, що дають змогу врахувати техніко-технологічні, ресурсні, комунікаційні та інші можливі параметри підприємницького середовища. За допомогою проведення відповідних розрахунків потрібно інтерпретувати отримані результати з метою подальшого прийняття рішень про поліпшення наявних параметрів, які впливають на систему забезпечення економічної безпеки підприємств.

Інформаційне забезпечення фінансової діяльності підприємства являє собою процес безперервного цілеспрямованого підбору відповідних інформативних показників, необхідних для здійснення ефективних управлінських рішень за всіма аспектами фінансової діяльності підприємства.

Інформаційне забезпечення для керівної підсистеми фінансового механізму має велике значення, оскільки при прийнятті управлінських рішень у галузі фінансів від якості використовуваної інформації значною мірою залежать обсяг витрат фінансових ресурсів, рівень прибутку, ринкова вартість, правильність вибору інвестиційних проектів і фінансових інструментів інвестування та інші показники. Чим більший розмір капіталу використовує підприємство, тим важливіша якість інформації, необхідної для прийняття фінансових рішень, спрямованих на підвищення ефективності діяльності підприємства.

Для досягнення цих цілей важливо допомагати підприємствам автоматизувати виробництво, ефективніше використовувати переваги нових інформаційних технологій і систем; упроваджувати телекомунікаційні мережі, які забезпечуватимуть швидкий, надійний, безпечний і економічний

доступ до інформації всіх користувачів; розвивати ІТ-кадровий потенціал; сприяти наданню інформаційних послуг у режимі реального часу.

#### **4.2. Проектна модель економічної безпеки підприємства**

Сучасне соціально-економічне становище України піднімає ряд нових дилем розвитку країни і багато в чому є похідною важко передбачуваних змін в економічних і політичних умовах розвитку. Тенденції таких змін призводять до виявлення у багатьох виробничих сферах нового сенсу політики безпеки. У стратегії розвитку підприємства повинні враховуватися багато аспектів безпеки – соціальний, політичний, військовий, релігійний, а також фактор економічної безпеки. Поняття «безпека» для сучасного підприємства стало актуальним у зв'язку з нестійким станом його функціонування. Тому розвиток економіки України в умовах ринкових перетворень виділив в якості самостійної функції держави по формуванню економічної безпеки як умови стабільного функціонування, захисту і прискорення темпів розвитку національної економіки, її галузей і господарюючих суб'єктів. Одним з таких суб'єктів є комплекс залізниць України, стійке функціонування якого сприяє вдосконаленню і розвитку всієї системи транспортного забезпечення України. Роль і значення залізниці в розвитку держави, в забезпеченні його економічної безпеки зростає в умовах реформування економіки, розширення самостійності регіонів, формування нових господарських зв'язків.

На сьогодні дестабілізуючі фактори (політичні, військові, психологічні) для розвитку економіки України створили загрозу економічній безпеці та збереження цілісності її економічного простору. Викликані вони, по-перше, важкими економічними потрясіннями, спровокованими глобальною кризою, на тлі якого загострилася істотна невизначеність станів в суспільно-економічних системах. Це ускладнює процес моделювання основних економічних процесів в будь-якій країні, а значить і їх дослідження та

прогнозування. Особливістю глобалізаційних процесів є їх масштабність: трансформаційне вплив глобалізації стосується не тільки окремих країн, регіонів, а й діяльності конкретних підприємств. Глобалізація не тільки генерує кількісні і якісні трансформації економічних систем держави, а й сама є їх результатом. По-друге, існує висока конкуренція продукції на європейському і світовому ринку. Україна, котра переживає затяжну соціально-економічну кризу, намагається вирішувати проблеми стабілізації, і, разом з тим, окреслити основні напрями розвитку економіки. Адже посилення національної конкурентоспроможності України безпосередньо пов'язане з інтенсивним розвитком підприємств. По-третє, підприємства України зіткнулися з природним прагненням промислово розвинених країн, великих іноземних корпорацій використовувати ситуацію в Україні в своїх економічних і політичних інтересах. Тому для економіки України надзвичайно актуальними стали питання економічної інтеграції. Все це загострило проблему економічної безпеки підприємств України.

За останні кілька десятиліть поєднання розвитку технології і досягнень в області економіки поставило під сумнів деякі фундаментальні передумови, на яких ґрутувалася традиційна (неокласична) структура аналізу. Відповідно до неокласичних підходів раціональність економічних агентів є повною і незалежною. Як умову поведінки економічних агентів слід виділити наступне: вибір варіанта використання ресурсів має свідомий характер, тобто допускає знання мети своїх дій і можливостей використання ресурсів. Знання може бути достовірним, а може включати лише деяку достовірність і тому без наявності інформації про цілі та ресурсні обмеження вибір варіанта дії (використання ресурсів) неможливий.

Тому актуальною в діяльності підприємств стала проблема розробки нового підходу до забезпечення економічної безпеки підприємства. Для визначення основних загроз економічній безпеці підприємства необхідна розробка аналітичного інструментарію, критеріїв оцінки, визначення

факторів, які впливають на ефективну діяльність підприємств, а саме їх економічну безпеку.

Таким чином стають актуальними визначення завдань комплексного визначення набору складових економічної безпеки підприємства, виявлення і класифікація факторів ризику, що впливають на економічну безпеку підприємств в сучасних економічних умовах, що підтверджує актуальність нового проектного підходу до формування економічної безпеки підприємства, визначає необхідність пошуку способу інтеграції теоретичних розробок економічної науки з практичними результатами дослідження стану економічної безпеки підприємств залізничного транспорту України.

Здатність до абстрагування властива людському розуму. Вона дозволяє йому надати щодо точної форми своїм мисленням, сформулювати принципи та інструментарій проектування та моделювання і, таким чином, виробити методологію – систему знань, яка характеризується логічно взаємоузгодженими твердженнями і гармонійним взаємозв'язком окремих економічних дисциплін. У сфері економічної діяльності несприятливі умови і чинники впливають на зниження безпеки і стають причинами втрат, які можуть понести підприємства при реалізації виробничих проектів. Одним з напрямків вирішення цього завдання є вдосконалення управління ефективністю великих виробничих проектів підприємств: організаційно-економічних, виробничо-технологічних та інноваційно-технічних.

Зазначені тенденції відповідають сучасним перетворенням на залізничному транспорті в умовах загальної інтеграції господарських зв'язків, глобалізації світової економічної системи і вимагають наукового аналізу проблем управління корпораціями і розробки методів оцінки ефективності корпоративних трансформацій на залізничному транспорті України. Процес теоретико-методичних розробок в порівнянні з процесом запланованих реформ в галузі актуальний, тому що підвищує наукову обґрунтованість прийняття організаційно-економічних та управлінських рішень.

На відміну від неокласичної доктрини, яка розглядає економічну систему як механічну спільність ізольованих один від одного індивідів (атомізм) та виводить властивості системи з властивостей складових її елементів (індивідів), інституціоналістів підкреслюють важливість зв'язків між елементами для формування властивостей як самих елементів, так і системи в цілому. Цей підхід, який відбивається поняттям «холізм» і проголошує переважання соціальних відносин над психофізичними якостями індивідів, визначає сутнісні властивості економічної системи. Органічний підхід поділяли і деякі представники класичної школи, але ні в кого з них ця ідея не займала центрального місця. Сучасна наука все більшою мірою зосереджується на вивченні взаємодії між елементами системи.

Поряд з багатьма проаналізованими теоретичними і методичними економіко-управлінськими аспектами управління ефективністю великих виробничих проектів, які відносяться до чинників економічної безпеки підприємства, традиційні дослідження з економічної безпеки сфокусовані на режимних, криміногенних, технічних, інформаційних, виробничих і екологічних аспектах. З огляду на необхідність формування економічної безпеки підприємства, актуальною стає проектна парадигма, яка характеризується розробкою, формування і створенням ще відсутньої в практиці системи безпеки.

Виходячи з цього, виникає необхідність забезпечення наукового опису і конструктивної розробки принципово нових проектів економічної безпеки підприємства та її фрагментів, які відрізняються від попередніх.

Підприємства «Укрзалізниці» – залізниці України, розвиваються в умовах глобалізаційних процесів світової господарської системи. Це характеризується відкритістю всіх видів ринків, сильними інтеграційними процесами, посиленням впливу світового фінансового ринку, взаємозалежністю національних економік і високим динамізмом економічних, соціально-політичних, екологічних, психологічних, культурних процесів. Але разом з цим, залізниця України має серйозні проблеми,

пов'язані з її неефективністю і збитковістю. Внаслідок цього уряд України намірився реорганізувати «Укрзалізницю», перетворивши її в акціонерне товариство. Успіх реформи буде прямо залежати від її безпосередніх виконавців, зокрема керівництва «Укрзалізниці».

Світовий досвід реформування залізниць налічує кілька десятків років. Реформи на залізницях, що проводяться з ініціативи ЄС, теж просуваються недостатньо швидко. Але залізні дороги України багато років залишалися в нереформованому вигляді. Початок реформ було покладено тільки в 2012 році. Досягнення влади в плані реформування монополіста залізничних перевезень за останні кілька років можна звести до чергового підвищення тарифів і проведення «конкурсу» на посаду гендиректора. Єдиною реальною і ефективною реформою «Укрзалізниці» стало впровадження системи «Електронний квиток».

Останні роки активно обговорюється варіант приватизації «Укрзалізниці». Але практика довела, що приватизація великих і середніх підприємств в умовах відсутності державного контролю, кваліфікованих менеджерів, недосконалості системи менеджменту, маркетингу виявилася помилковою. Керівництво таких компаній направляло прибуток не на розвиток, а на виплату заробітної плати і т.п., або на своє особисте збагачення. Тому на підприємствах не відбувалося потрібних реструктуризаційних змін, що спричинило прискорення занепаду через зростання високої енерго- і матеріалоємності продукції, скорочення обсягів капітальних вкладень, відсутність контролю якості, нехтування потребами споживачів, відсутність довгострокових господарських зв'язків.

Для обґрунтування авторського трактування моделі проектування економічної безпеки залізничного підприємства була розроблена модель проектування економічної безпеки підприємства.

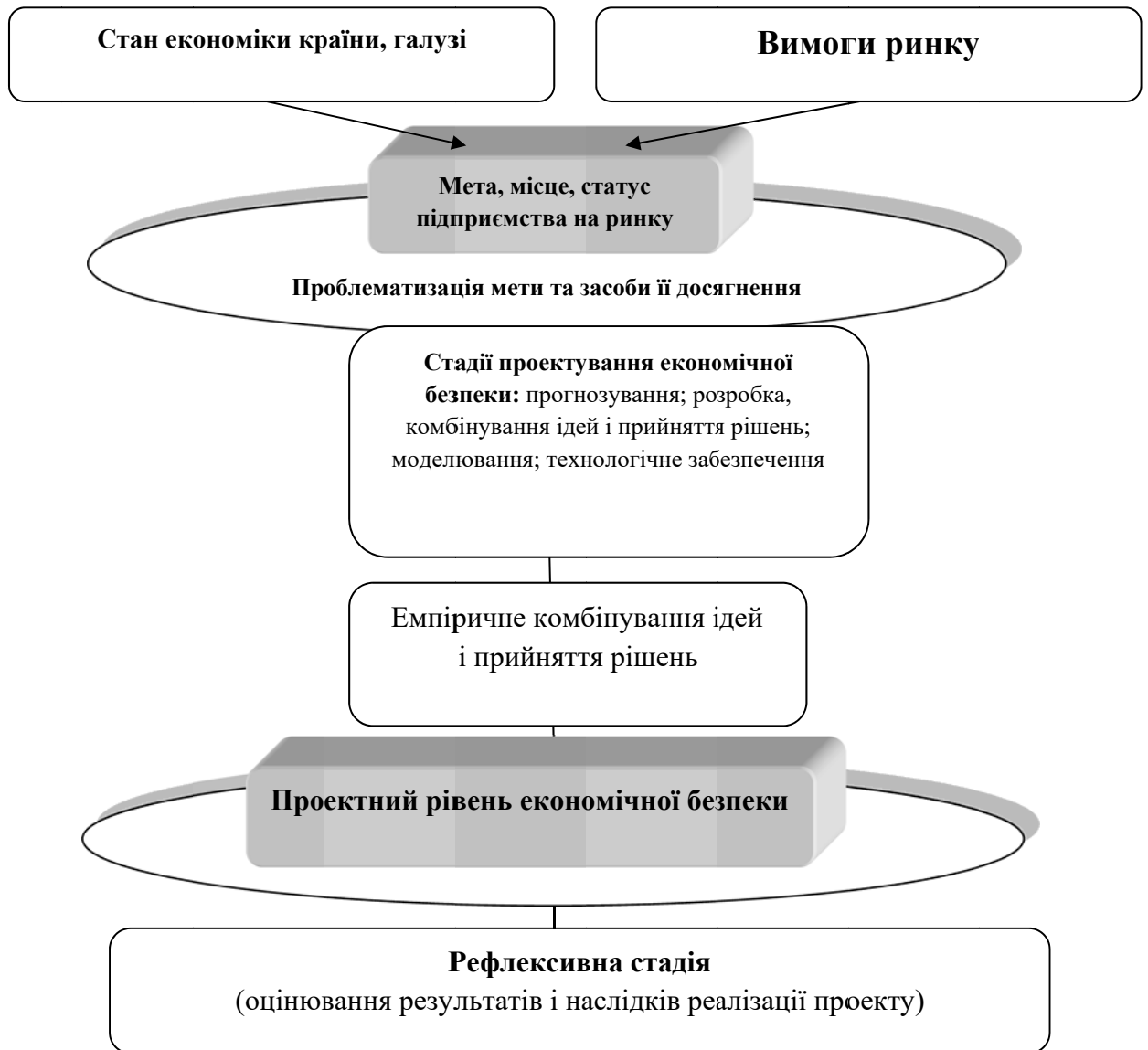


Рис. 4.1. Модель проектування економічної безпеки підприємства

Для початку слід визначитися з алгоритмом процесу проектування. Цей алгоритм складається з декількох позицій.

По-перше, визначаються структурні і процесуальні характеристики проектної діяльності, які сприяють вирішенню проблем економічної безпеки підприємств. По-друге, вибирається об'єкт: система економічної безпеки в цілому або її структурні компоненти. По-третє, організовується продуктивна діяльність, результатом якої є проект, що впроваджується в практичну діяльність та в процесі реалізації.

Конкретизуємо модель, яка зображена на рис. 4.1. Цілепокладання проектування моделі економічної безпеки підприємства пов'язане з

незадоволенням наявної ситуацією – виявлення негативного впливу на соціально-економічну стійкість підприємства. Тому виникає потреба в ідентифікації найбільш імовірних зовнішніх і внутрішніх загроз економічній безпеці підприємства у вигляді аналізу стану економіки галузі.

Ці процеси збуджують розумову діяльність учасників проектування, які починають теоретичне моделювання проекту з визначення головних цілей діяльності підприємства, його місця та статусу. Але визначення мети – це тільки уявлення про результат. Щоб його реально отримати, мету треба проблематизувати в контексті засобів її реалізації – це методи та процедури наукового пізнання. Мети досягають шляхом вирішення окремих завдань, пов'язаних з прогнозуванням, розробкою, комбінуванням ідей та прийняттям рішень, моделюванням, а також технологічним забезпеченням.

Далі відбувається емпіричне комбінування ідей і прийняття рішень щодо практичного їх втілення.

Створення теоретичного уявлення про економічну безпеку підприємства, перспективи функціонування підприємства, виявлення загроз і суперечностей сприяють формуванню її теоретичної моделі у вигляді бажаного результату в діяльності підприємства. Результатом такого проектування стає певний проект, функціональна специфіка якого залежить від певних умов: стану середовища, в якому працює підприємство, особливостей суб'єктів господарювання, функціональних зв'язків між структурами підприємства, можливостей реалізації проекту, очікуваних результатів. Актуалізація і проблематизація цих вимог формує важливу місію в теоретичному проектуванні моделі економічної безпеки підприємства, а саме просування ідей та ратифікація нового знання. На цьому етапі проектування відбувається вихід за межі традиційних підходів, набуття нової норми (досвіду), формування гіпотези проекту безпеки підприємства.

На завершальній стадії проектування моделі економічної безпеки підприємства здійснюється рефлексивне оцінювання функціонування економічної безпеки підприємства, що передбачає трансформацію моделі



економічної діяльності підприємства. Цей процес передбачає осмислення завдань проектування, адже будь-яке рішення не можна вважати остаточним. Після завершення проектного циклу в процесі функціонування підприємства відбуваються зміни, які вимагають нових проектних досліджень і розробок. Таким чином, процес проектування моделі безпеки підприємства перетворюється на перманентний. Це передбачає необхідність постійного дослідження рефлексивних зв'язків між процесом проектування і станом економічної безпеки на підприємстві, а їх результати мають бути враховані на наступних стадіях проектування. Підсумовування результатів проектування передбачає осмислення наслідків заходів, спрямованих на сприяння економічній стабільності.

Проведення економічних реформ в Україні, реалізація конкретних цілей і завдань реформування об'єктивно зумовлює необхідність структурних трансформацій у народногосподарському комплексі та його окремих галузях, а саме в залізничній сфері. Перетворення визначаються не тільки ринковими відносинами, а та вимогами рівноправного входження до європейської господарської системи.

В Україні ситуація напередодні реформи трохи інша: у довгостроковій тенденції обсяги вантажоперевезень зростають, якщо не враховувати обвалу в 2009 р., але та з тих пір потоки поступово відновлюються. Реальних конкурентів на цьому ринку в «Укрзалізниці» немає: вугілля та сталь, ключову номенклатуру вантажопотоків, як і раніше, вигідніше перевозити залізницею. А пасажиропотік тут узагалі щороку є стабільним. Але одна з головних наших проблем з польською все ж збігається: це глибокий знос основних фондів залізниць, які потребують негайного оновлення. Разом з тим наслідком особливостей української ситуації може стати підвищений інтерес потенційних операторів до вантажної складової залізничного бізнесу.

Система економічної безпеки кожної компанії суто індивідуальна. Її повнота і дієвість багато в чому залежать від наявної в державі законодавчої бази, матеріально-технічних і фінансових ресурсів що виділяються

керівником підприємства, розуміння кожним із співробітників важливості забезпечення безпеки бізнесу, а також від знань і практичного досвіду начальника системи економічної безпеки, який безпосередньо займається побудовою і підтриманням в робочому стані самої системи.

Надійне забезпечення економічної безпеки підприємства в сучасних умовах – проблема для всіх організацій незалежно від форм власності, виду діяльності. Ринкова економіка, жорстка конкуренція в ній є базовим джерелом виникнення економічних ризиків, загроз, небезпек, непередбачених ситуацій. Саме таке становище сучасності вимагає відповіді на поставлені питання: як уникнути впливу негативних загроз і ризиків; що зробити для того, щоб цей вплив був мінімальним; як ефективно управляти підприємством у таких ситуаціях; як досягти стабільного та безпечного стану в бізнесі.

#### **4.3. Модель економічної поведінки підприємств залізничного транспорту**

За теперішнього часу, все більшої значущості набувають економічні умови функціонування держав різного рівня розвитку, серед яких особливої актуальності набуває економічна безпека. Натомість науковці часто досліджують тільки одну конкретну складову економічної безпеки. Така ситуація не є нормальною. Економічна безпека є настільки важливою та комплексною проблемою, що недостатнє дослідження спричиняє загрози як безпосередньо в економічній діяльності людини, так і в політичній, соціальній та особистісній. Провідним суб'єктом економічної діяльності є людина, тому ринкова економіка зумовлює новий погляд на ключову складову виробничої діяльності – людей. В умовах жорсткого конкурентного середовища підприємства поставлені в ситуацію необхідності «вичавлювання» максимального результату з наявних ресурсів, у тому числі людських. Людина, яка в результаті своєї діяльності реалізує об'єктивні

суспільні відносини в світі, являє собою субстанцію суб'єкта, історія розвитку якого – це складне поєднання суспільного життя людей (форм виробництва, соціально-економічних, політичних структур) і всіляких духовних складових. Суб'єкт не може діяти без мотиваційних факторів, без психологічних складових діяльності. Більшість людей у звичайних, не екстремальних умовах є гарними та порядними, але коли зовнішній світ або внутрішній стан змінюється певним чином, то дехто здатен так чи інакше зрадити інтересам професійної діяльності. Немає жорсткої закономірності між змінами внутрішнього та зовнішнього світу та непорядними вчинками. Але є певні тенденції. І якщо керівник підприємства або начальник служби безпеки навчиться визначати ці фактори, то цілком можливо, що захистить свою фірму від фінансових і матеріальних втрат, а когось із співробітників – від кримінальної відповідальності.

Рівень розвитку фінансово-економічної діяльності підприємства залізничного транспорту, упровадження нових інформаційно-комунікаційних технологій у його функціонування, здатність генерувати та використовувати новітню інформацію, новітні знання, інноваційний рівень управлінців, працівників, персоналу в цілому стають запорукою його економічної безпеки. Причому інформація та знання в такому контексті – це щось більше, ніж просто їх накопичення: отримання інформації та знання про можливі небезпеки в економічній діяльності підприємства і їх імовірність передбачає їх використання для оцінювання ступеня схильності до цих подій і їх можливих наслідків, а потім – прийняття рішення управлінського складу підприємства, робітниками про те, як діяти.

Практика свідчить, що будь-які зміни для підприємства завжди націлені на отримання конкурентних переваг, створення та розвиток нових факторів конкурентоспроможності, адаптованих до нових умов. Глобалізаційні процеси, затяжні фінансові кризи створюють комплекс загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту. Здатність успішного вирішення головного функціонального завдання, а саме

забезпечення необхідного обсягу перевезень, є найбільш важливим критерієм оцінювання роботи залізничного транспорту. На успішне вирішення цього завдання впливає ряд чинників, перш за все, наявність потужностей для перевезень, що визначаються резервами перевезень, пропускними спроможностями, а також технічним рівнем рухомого складу. Але зазначені процеси спричиняють необхідність урахування якості та надійності людських ресурсів, що передбачає підвищені вимоги до формування персоналу – працівників, управлінців, з метою протистояння загрозам економічній безпеці підприємства. Тому вирішальним чинником зміцнення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту є його кадровий потенціал [156, с.255]. Таким чином, одним із чинників забезпечення економічної безпеки підприємства має стати певна система власної внутрішньої безпеки, спираючись на яку, підприємство буде здатним безперешкодно виконувати свої цільові функції. Провідною складовою такої системи є відповідне кадрове забезпечення підприємства, наявність кваліфікованих кадрів, створення умов для надійності персоналу. Тому одним з обов'язкових аспектів діяльності такого складного комплексу, як залізничний транспорт, є накопичення людського капіталу підприємства, що в умовах підприємства здійснюється за рахунок забезпечення відповідної освіти, підготовки кадрів, їх перепідготовки, підвищення кваліфікації.

Таким чином, економічна спрямованість спирається на підвищення уваги до нематеріальних активів. Ідеться про такі активи підприємства, як професійні можливості, авторські права, інтелектуальна власність, патенти, ліцензії, бази, технології, а також навички та вміння працівників (знання, досвід, ноу-хау працівників, компетенції, організаційна культура, колективна позиція, партнерство). Такі засоби становлять ключові компетенції організації, які слід розуміти як вміння колективного навчання та досягнення конкурентних переваг на ринку праці.

Друга тенденція зв'язана з гуманістичною спрямованістю. Вона набула популярності в діловій практиці та домінувала в економічній літературі в 90-

х рр. ХХ ст. Згідно із цим поняттям співробітники є найважливішим і найціннішим активом організації. Людський фактор можна розглядати як джерело конкурентних переваг підприємства, де співробітники з їх знаннями, досвідом, компетенціями та інтелектуальними та психологічними ресурсами утворюють нематеріальні активи, що використовують на користь підприємства. Виходячи із цього, засадничими положеннями такого підходу є гуманістична орієнтація, заснована на таких положеннях:

- важливою є залежність між якістю людського капіталу та розвитком підприємства (підприємство має заохочувати та утримувати працівників);
- працівники залежно від ступеня задоволення своїх потреб (вимог, очікувань) взамін віддають у розпорядження підприємству свій індивідуальний інтелектуальний капітал (знання, компетенції, освіту, досвід, здоров'я);
- якщо підприємство знаходить компроміс між задоволенням працівників і своїми можливостями, створює умови для формування лояльності персоналу та підвищення мотивації кадрів до якісної праці, інтегрує цілі працівників із цілями підприємства, що впливає однаково як на індивідуальний розвиток персоналу, так і на розвиток в цілому суб'єкта економічної діяльності;
- людський капітал детермінує культурний профіль (ідентичність, особиста чи організаційна культура) і ринковий профіль підприємства.

За такого підходу в управлінні людським капіталом здійснюються наукові дослідження з управління на підприємстві, мотивування, планування кар'єрних сходінок, інвестування в працівників, кадрового маркетингу, організаційної культури, а також стратегії оцінок і аутплейсменту (*від англ. outplacement*).

Третій підхід, так званий змішаний, полягає в поєднанні двох зазначених вище. Інтеграція підходів заснована на практиці управління та пов'язана зі способом господарювання, спрямованим на постійне оновлення підприємства. Вона реалізується через комплекс процесів управління

створенням, розповсюдженням і використанням знання, нарешті, підхід до врахування концепцій управління інтелектуальним капіталом, знаннями через залучення та контролінг, управління компетенціями та талантами.

З огляду на різноплановість визначення інтелектуального капіталу, специфічну мережу зв'язків у його структурі, управління ним не є процесом легким.

Загалом з приводу використання терміна «людський капітал» на рівні корпорацій існує слушна думка, що концепції людського капіталу тісно пов'язані з концепціями інтелектуального капіталу, і їх часто плутають. Особливого значення надають інтелектуальному капіталу. У постіндустріальному суспільстві саме інтелектуальні здібності людини і її освіченість великою мірою визначають як рівень доходів, так і соціальний статус [62, с. 64]. Інтелектуальний капітал – це більш широке поняття. До нього переважно включають сукупні знання, якими володіє організація в особі своїх співробітників, а також у вигляді методологій, патентів, архітектур та взаємозв'язків. Натомість, людський капітал – підмножина цієї концепції. Тому інтелектуальний капітал складається зі структурного капіталу та людського капіталу, враховує можливість майбутніх доходів з погляду внеску людини, її здатності постійно створювати та породжувати ще більшу вартість [36].

Ефективне управління персоналом вимагає інвестування в освіту, перепідготовку, розширення доступу до інформації, пов'язаної з ефективністю праці, умов для розвитку здібностей і талантів працівників, відповідної заробітної платні тощо. Крім того, успішне управління персоналом вимагає систематичного оцінювання кожного працівника, а також ефективною системи винагороди за сумлінну працю.

З урахуванням нових викликів та загроз, реального соціально-економічного стану української економіки, зокрема, залізничного транспорту України, необхідно вести пошук більш ефективних напрямів забезпечення економічної безпеки підприємства шляхом удосконалення кадрового

менеджменту, що передбачає формування людського капіталу підприємств на основі прогресивних форм і методів роботи з персоналом. Застосування такого підходу до особи виражається в її тлумаченні як джерела цінності, визнання її ролі як власника специфічних можливостей, що мають пріоритетне значення для стратегічної діяльності підприємства та його безпеки.

Тому в процесі змін, що відбуваються, професійні якості все частіше сприймають у контексті унікальних шансів використання ресурсів організації для формування позиції на тлі інших суб'єктів господарювання. Дослідники нечасто звертають увагу на здатність співробітників, управлінців до надійності в особливо складних та небезпечних ситуаціях у галузі залізничного транспорту. Важливим є тлумачення сутності та визначення соціально-економічних тенденцій формування та розвитку персоналу підприємства залізничного транспорту, його надійності та безпеки як особливої якості їх професійної діяльності, що являє собою елементарні умови ефективного протистояння небезпечним, кризовим ситуаціям в економічній діяльності підприємства, незалежно від прийнятих рішень, роботи в умовах підвищеного ступеня складності (небезпеки), яким є залізничний транспорт.

Один із засновників теорії людського капіталу Г. Беккер визначив людський капітал підприємства як сукупність навичок, знань і вмінь персоналу. Як інвестиції в працівників він врахував витрати на освіту та навчання. Г. Беккер оцінив економічну ефективність освіти, насамперед, для самого робітника. Додатковий дохід від вищої освіти він визначив як різницю між доходами тих, хто закінчив коледж, і працівників із середньою загальною освітою [17]. Разом із тим, практика діяльності підприємств свідчить, що багато керівників підприємств відмовляються від інвестицій у програми навчання персоналу, підвищення кваліфікації, перепідготовку, оскільки усвідомлюють усі труднощі, пов'язані з визначенням повернення від таких інвестицій. Тому однією з маловивчених сфер забезпечення

економічної безпеки є освіта персоналу підприємства, його неперервне навчання та підвищення кваліфікації.

Освітній сервіс сьогодні становить систему, пов'язану із широким комплексом управлінських дій, з розробкою нових економіко-математичних моделей, із застосуванням новітніх інформаційних технологій [114, с. 227]. Усе залежить від тієї атмосфери, яка склалася на підприємстві. У США застосовують своєрідну одиницю виміру застарілості знань спеціалістів – «період напіврозпаду компетентності» – термін, який визначає тривалість часу з моменту закінчення ВНЗ, коли в результаті появи нової науково-технічної документації компетентність спеціаліста знижується на 50%. Зазначимо, що протягом останніх десятиліть цей період швидко скорочується. Наприклад, якщо для інженера випуску 1940 р. «період напіврозпаду компетентності» наставав через 12 років, для випускника 1960 р. – через 8–10 років, 1970 р. – через 5 років, то сьогодні ще менше. Згідно з результатами досліджень, щороку постійно оновлюється 5% теоретичних та 20% професійних знань. Підраховано, що за останні 25 років у США зі словника професій зникли 13 тисяч понять та з'явилося 11 тисяч нових [59, с. 210]. Зрозуміло, що та цей період змінюється швидкими темпами.

Усі розвинуті країни світу переходять на шлях накопичення інтелектуального людського капіталу, що забезпечує перехід економіки на інноваційний шлях розвитку. Наприклад, у Японії вже впроваджують перехід до загальної вищої освіти [137, с. 186]. Але просте накопичення знань і тільки професійна кар'єра припиняють бути пріоритетом. Фахівець мусить удосконалювати свої знання та вміння, оновлювати їх настільки, щоб мати змогу в разі потреби швидко та кардинально змінювати структуру діяльності. Передбачається, що в наступні 10 років 80% технологій стануть застарілими, а 80% осіб, які зараз працюють, усе ще будуть працювати [166, с. 91]. Молоді люди, які зараз вибирають професію, не мають чіткого уявлення про те, на



які робочі місця та заробітки вони можуть розраховувати в момент свого виходу на ринок праці.

Особливості процесу здобуття та використання знання визначають зв'язок індивідуума з організацією, інтелектуальний капітал якої він формує. З одного боку, працівник має потребу в організації, особливо внаслідок спеціалізації знання, яке може бути застосоване лише в організації та через організацію. З іншого боку, працівник кваліфікованої праці, знання та вміння якого утворюють його унікальний капітал, значно відрізняється від звичайного промислового робітника. Його капітал (знання) і засоби виробництва (інтелектуальні інструменти аналізу, синтезу, моделювання тощо) ставлять його в становище внутрішнього підприємця. А науковці в інституційній теорії застосовують таке поняття, як «освітній капітал» [147, с. 257].

У сучасних умовах стратегія підприємства спрямована на реалізацію завдань, що спираються на використання знання, а також на перетворення їх на ціннісні складові підприємства. Такий підхід вимагає від управлінців виявлення інтер-дисциплінарного знання до розв'язання проблем у поєднанні з особистісними специфічними якостями. Нові високі вимоги до управлінського складу підприємства виявляються в поєднанні соціальних інтересів працівників, економічних (зиск, рентабельність), організаторських (здатність) та особистісних (здібності, талант) здібностей.

В управлінні інтелектуальним капіталом, так само як і в концепції контролінгу персоналу чи управлінні знаннями, цілями організації як цілісності є повне використання засобів для їх залучення в процесі здобуття знання. У зв'язку із цим набуває актуальності така діяльність, як управління знаннями, що визначають у різноманітних аспектах діяльності підприємства, але частіше за все не відображають повною мірою суть цього процесу. С. Ілляшенко в комплексі складових економічної безпеки підприємства називає інтелектуальну складову, що характеризує інтелектуальний потенціал працівників підприємства. Негативні впливи на її формування

пов'язані з втратою підприємством у своєму складі провідних висококваліфікованих працівників, що призводить до ослаблення інтелектуального потенціалу підприємства; зниження питомої ваги інженерно-технічних і наукових працівників у загальній кількості працюючих; спад винахідницької та раціоналізаторської активності; зменшення освітнього рівня працівників і, особливо, осіб апарату управління [61, с. 15].

Управління знаннями тлумачать як процес, завдяки якому підприємство генерує банк знань, капітал і інтелектуальний капітал підприємства [202, с.2]. Управління знаннями складається із чотирьох процесів: адаптації, екстерналізації, поєднання та інтернаціоналізації [209].

Разом із тим, визнання важливості економічної складової в управлінні знаннями надає можливість включити його до істотних чинників впливу на підвищення рівня економічної безпеки підприємства. Характер такої діяльності в значній мірі залежить від алгоритму організації навчання працівників. Він передбачає: на першому етапі, нагромадження знань і вмінь; на другому – відбувається процес реалізації та інтеграції знання, яке сприяє вирішенню проблем, що стоять перед підприємством. На третьому етапі відбувається практичне застосування нового знання в практичній діяльності колективу [221].

Управління знаннями складається з пошуку і отримання знання від зовнішніх партнерів, навчання від клієнтів, організації та трансферу знання в межах підприємства. Гнучка організація праці ґрунтується на положенні, що різноманітні групи фахівців можуть одночасно співпрацювати між собою та користуватися тими самими знаннями. Управління знаннями – це систематичне та чітке керування його ключовими елементами. Крім того, в процесі функціонування підприємства управління знаннями здійснюється відповідно до шести процедур, а саме: утворення знання, накопичення знання, організація знання, розповсюдження знання, використання знання у

внутрішніх структурних підрозділах, а також постійна визискування оперативних знань.

Управління знаннями визначається як процес формування певного комплексу специфічної діяльності та ініціатив, сприйнятих через суб'єкта господарювання з метою підвищення якості та обсягів організаційного знання (рис. 4.2).

Нерідко, щоб уникнути складності багатофакторного підходу, вчені, аналітики в описах, поясненнях економічних явищ не враховують психосоціальні чинники, від яких, насамперед, і залежить якість кадрового потенціалу підприємства, його людського та інтелектуального капіталу. Оскільки такі фактори дедалі більше впливають на хід економічних процесів та їх результати, подібне абстрагування призводить до зниження достовірності аналізу, прогнозування, планування та ефективності прийнятих рішень. У підсумку виграш від спрощень через недооцінювання чинників, пов'язаних з кадровими проблемами, людським фактором, часто менший, ніж витрати, що зумовлено реальною економічною дійсністю.

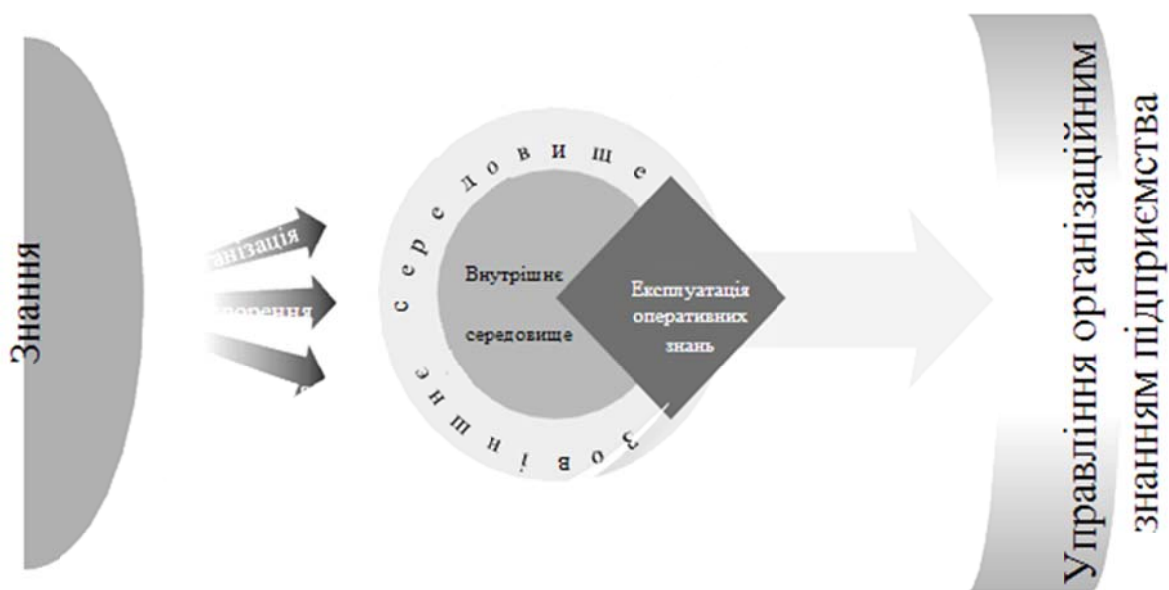


Рис. 4.2. Управління організаційним знанням підприємства

Таким чином, важливою метою дослідження є пошук більш ефективних напрямів діяльності підприємства залізничної галузі в забезпеченні економічної безпеки підприємства з урахуванням нових викликів та загроз, реального соціально-економічного стану української економіки, що передбачає, крім усіх інших заходів, удосконалення кадрової стратегії, формування людського капіталу підприємства залізничного транспорту на основі прогресивних форм і методів управління персоналом.

Персонал підприємства залізничної сфери, без сумніву, є одним із найцінніших ресурсів. Це люди і їх індивідуальна участь у виробництві, що визначає ефективність діяльності підприємства. Адже від управлінців підприємства залежить, чи буде оптимально використаний людський ресурс. Рівень складності планування роботи конкретних людей залежить від галузі, потужності команди, конкретного характеру завдань і масштабів підприємства. Так, наприклад, ефективність управління персоналом підприємства залізничної сфери вимагає скоординованих і професійних дій у складних умовах, що постійно змінюються. Тому ефективне управління людськими ресурсами має ґрунтуватися на вмілій оцінці компетентності персоналу підприємства, взаємному визначенні чітких цілей, ролей і обов'язків членів команди, а також справедливій винагороді за результати роботи.

До середини ХХ ст., коли в розвинених країнах Заходу були забезпечені високі стандарти споживання, розвиток технологій зажадав від людей, залучених у господарські процеси, не тільки першокласної освіти, а та творчих здібностей. Із цього моменту стимули та мотиви почали неминуче модифікуватися [58, с.62]. І специфічні особливості такої модифікації знайшли найбільше відображення в концепціях людського капіталу.

Незважаючи на довготривалі дискусії про зміст категорії людського капіталу в дослідженнях зарубіжних (Г. Беккер, С. Кузнець, А. Сміт,

І. Фішер, Т. Шульц) і українських учених (В. Геєць, В. Глушков, В. Терещенко, А. Чухно), формування відповідної теорії триває.

Більш детально та широко підхід до визначення людського та інтелектуального капіталу демонструють праці таких зарубіжних учених, як: М. Братніцкі, П. Цісло, Д. Клаїла, К. Свейби, [202; 219; 239].

Наприклад, зарубіжні автори М. Братніцкі та П. Цісло у визначенні людського капіталу наводять такі складові:

- фактори, що утворюють організаційний та соціальний капітал (невидимі засоби);

- фактори, що відображають знання і утворюють людський капітал і враховують: компетентність, що визначається знаннями та вміннями; мотивацію до застосування знань і вмінь; інтелектуальну активність [202, с.9]. Д. Клаїла розглядає людський капітал як ресурси підприємства, що поділяються на такі групи:

- людські ресурси, або знання, вміння, творчість, досвід;
- інтелектуальні ресурси, що складаються з інформації, звітності, публікацій;
- інтелектуальна власність – патенти, авторські права;
- структурні ресурси (організаційна культура, структурні канали дистрибуцій, процедури, процеси);
- ресурси підприємства – репутація, імідж, толерантність, воля [219, с.48].

К. Свейби у підходах до інтелектуального капіталу підприємства виділяє:

- зовнішню структуру, що враховує взаємодію між підприємством та його оточенням, а взагалі укладання і підтримка ділових контактів;
- внутрішню структуру, що характеризує всі нематеріальні активи, які є власністю підприємства;

– індивідуальні компетенції, що пов'язані із знаннями, вміннями та досвідом працівників та їх здатностями до професійної діяльності; ефектом є конкретна вартість для суб'єкта господарювання [239].

Таким чином, міждисциплінарний простір розвитку теорій людського капіталу сучасних зарубіжних і вітчизняних теорій, уможлиблює виділення трьох інтегрованих модальностей.

Першою із них є економічна цілеспрямованість, обговорення якої досить виразно охарактеризовано наступними аргументами:

– співробітники є одним з ресурсів організації і ними треба так управляти як і іншими матеріальними ресурсами;

– на напрямок управління людським капіталом впливають поєднання місії бачення та стратегія підприємств;

– істотним є характер людського фактору, але проблеми, пов'язані з ним, треба розглядати в комплексі разом з іншими ресурсами;

– з управлінням людського капіталу зв'язані такі поняття як вартість, прибуток, надійність, ефективність, продуктивність, якість.

У межах такого підходу були здійснені наукові дослідження в галузі реструктуризації, раціоналізації зайнятості, оптимізації інвестицій у трудові ресурси, моніторинг, нематеріальний актив тощо. Економічна спрямованість людського капіталу підвищила увагу до нематеріальних активів. Таких як людські можливості, авторські права, інтелектуальна власність, патенти, ліцензії, бази даних, технології, а також до навичок та вмінь працівників (знання, досвід, ноу-хау працівників, компетенції, організаційна культура, колективна позиція, партнерство). Такі засоби визначають ключові переваги колективу організації, які слід розуміти як уміння доспільного навчання та досягнення конкурентних переваг на ринку праці.

Друга модальність зв'язана з гуманістичною спрямованістю. Вона набула популярності в діловій практиці та домінувала в економічній літературі в 90-х рр. ХХ ст. Згідно із цим поняттям, співробітники є найважливішим і найціннішим активом організації. Людський фактор можна

розглядати як джерело конкурентних переваг підприємства, де співробітники з їх знаннями, досвідом, компетенціями та інтелектуальними та психологічними ресурсами утворюють нематеріальні активи, що використовуються на користь підприємства. Виходячи із цього, засадничими положеннями такого підходу є гуманістична орієнтація, що заснована на таких положеннях:

- важливою є залежність між якістю людського капіталу та розвитком підприємства (підприємство має заохочувати та утримувати працівників);

- працівники залежно від ступеня задоволення своїх потреб (вимог, очікувань) взамін віддають, у розпорядження підприємства, свій індивідуальний інтелектуальний капітал (знання, компетенції, освіту, досвід, здоров'я);

- якщо підприємство знаходить компроміс між задоволенням працівників і своїми можливостями, тоді воно створює умови для формування лояльності персоналу та підвищення мотивації кадрів до якісної праці, інтегрує цілі працівників із цілями підприємства, що впливає однаково як на індивідуальний розвиток персоналу, так і на розвиток суб'єкта господарської діяльності;

- людський капітал детермінує культурний (ідентичність, особи чи організаційна культура) і ринковий профіль підприємства.

Третій підхід, так званий змішаний, полягає у поєднанні двох зазначених вище. Інтеграція тих підходів заснована на практиці управління і пов'язана із способом господарювання, спрямованого на постійне оновлення підприємства. Вона реалізується через комплекс процесів управління створенням, розповсюдженням і використанням знання з урахування концепцій управління інтелектуальним капіталом, знаннями через залучення та контролінг, управління компетенціями та талантами.

З огляду на різноплановість визначення інтелектуального капіталу, специфічну мережу зв'язків у його структурі, управління ним є складним процесом.

Концепції людського капіталу тісно пов'язані з концепціями інтелектуального капіталу. У постіндустріальному суспільстві саме інтелектуальні здібності людини і її освіченість великою мірою визначають як рівень її доходів, так і соціальний статус [58, с.64]. Інтелектуальний капітал – це більш широке поняття. Інтелектуальний капітал складається зі структурного капіталу та людського капіталу і враховує можливості майбутніх доходів здатності людини постійно створювати та примножувати вартість [34].

С. Ілляшенко для вимірювання рівня інтелектуальної складової економічної безпеки пропонує такі показники, як: плинність кадрів високої кваліфікації, питома вага інженерно-технічних і наукових працівників, показник винахідницької (раціоналізаторської) активності, показник освітнього рівня [57, с.15].

Інтелектуалізація праці та інвестування в співробітників сприяють формуванню характеристик і ключових компетенцій співробітників відповідно до потреб підприємства, що дає змогу підвищити конкурентоспроможність працівників та врахувати управління людським фактором, що пов'язано з утворенням відповідного інтелектуального людського потенціалу на підприємстві.

Очевидно, що різні підходи різняться між собою, але всі вони належать до традиційних елементів управління людськими засобами, а їх поєднання сприяє розв'язуванню проблем у майбутній діяльності підприємства, а також прогнозуванню та адаптації підприємства до змін умов функціонування в майбутньому, що відповідає завданням забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. З урахуванням нових викликів та загроз, реального соціально-економічного стану української економіки, зокрема, залізничного транспорту України, необхідний пошук більш ефективних напрямів забезпечення економічної безпеки підприємства шляхом удосконалення кадрового менеджменту, що передбачає формування людського капіталу підприємств на основі прогресивних форм і методів



роботи з персоналом. Застосування такого підходу до персоналу виражається в тлумаченні його як джерела цінності, визнання його ролі як власника специфічних можливостей, що мають пріоритетне значення для стратегічної діяльності підприємства та його безпеки. Тому кожна з репрезентованих сучасних концепцій кадрового менеджменту розуміє людський капітал як ресурси підприємства, як стратегічний засіб, завдяки якому воно має можливість формування конкурентних переваг на ринку. Витрати на розвиток людського капіталу слід сприймати як довгострокову інвестицію підприємства у власну економічну безпеку, що приносить матеріальну та нематеріальну користь.

Становлення ринкових відносин в Україні зумовило трансформацію методів управління в організаціях, що поставило на перший план формування нової людино-центричної системи, в основі якої сама людина як найголовніший інструмент провадження ефективної діяльності підприємства. Людина впливає на всі аспекти життєдіяльності підприємства, є провідним фактором забезпечення економічної безпеки. З практичного погляду ринкова економіка надає людині широку економічну свободу, повертає їй право приватної власності, ефективність економічної діяльності ставить у жорстку залежність від особистісних характеристик господарюючого суб'єкта. Але це спонукало до формування в неї нової системи цінностей і норм, пов'язаних з економікою, тобто прийнятих у суспільстві та в його окремих груп стійких уявлень про те, які блага (багатство, зв'язки, влада, статус, різні види зайнятості, різні джерела та способи придбання доходу тощо) найбільш важливі або зовсім не важливі для них та їхніх сімей, а також уявлення людей про те, яка економічна поведінка для них переважна. Такі цінності багато в чому суперечать особливостям історично сформованого менталітету та типу економічного мислення громадян України, що викликає деформації, деструктивну економічну поведінку людей, робить часто непередбачуваним процес вибору, психологічні установки та очікування, що перешкоджають економічній стабілізації. Тому ефективність економічних трансформацій в

Україні багато в чому залежить не тільки від того, наскільки повно та правильно оцінено та враховано специфіку нашої країни, національного господарства, але ще та від особливостей психологічного складу її громадян.

Таким чином, уже недостатньо аналіз економічних процесів здійснювати на основі постулату про розвиток економіки тільки за власними об'єктивними законам. Серед сучасних економістів-теоретиків існує думка, що 50% економіки – це психологія. Це підтверджує принциповий курс світової наукової спільноти на інтеграцію дослідницьких програм різних наук про людину та її діяльність (у контексті дослідження – економічну). І, що найбільш важливо, саме визнання значущості психологічних характеристик індивідуальної поведінки професійними економістами ознаменувало та зафіксувало істотне зрушення в підходах і проблематиці всієї економічної науки. По суті, цей факт означає визнання не тільки доцільності, а та необхідності виходу за межі формальних аксіоматичних моделей, слабко пов'язаних з реальною поведінкою, яку ці моделі покликані описувати. Про те, що економіка психологізована, свідчать такі суто економічні ситуації, як фінансові паніки та інші форми колективної економічної діяльності, які дестабілізують фінансово-економічні ситуації в різних регіонах світу та державах.

З погляду інституціоналізму, А. Ткач зазначає, що будь-які правила стають зіставними, якщо за основу брати і порівнювати таку їх характеристику, як витрати впровадження (або зміни) правила, розуміючи під витратами не тільки грошові витрати, а та усю сукупність зусиль економічних агентів, що включає психологічні витрати, а також необхідні для запровадження або зміни інституту витрати часу [167, с. 38].

Крім того, економіка достатньо політизована. Наприклад, надання позичок державам та компаніям не тільки під економічні, а та під політичні умови. Глобалізаційні економічні процеси спричинили макро- та мікросоціальні негативні наслідки: зростає рівень бідності та убогства громадян, збільшуються економічна небезпека внаслідок військової ситуації

на Україні та корупції, поглиблюються екологічні проблеми. Одна з провідних проблем України полягає в зрощуванні бізнесу та влади, унаслідок чого порушується розподіл функцій у державній системі, і вся держава пронизана корупцією. Тому прогнозування економічних процесів та їх розвиток, без врахування мотивацію суб'єктів господарювання, є безперспективним.

Дж. Морено колись заявив, що настане час і коли-небудь, у наступному столітті, верховним ментором у Білому домі (йшлося про майбутнього президента США) має стати «психолог або лікар, який добре знає психологію людини» [89, с. 22].

На сьогодні в різних наукових дослідженнях (як економічних, так і психологічних) порушено проблему «економічної поведінки», «економічного мислення», «економічної свідомості», «економічного інтелекту», яких часто не вистачає людям, які приймають рішення в управлінській діяльності. Можливі різні тлумачення цих поняття, але всі вони тісно переплітаються з економічною та господарською ідеологією суб'єкта діяльності. Зазвичай під ними розуміють прагнення людини до економічної раціональності, здатності розподілу та споживання благ і послуг, розрахунку наслідків економічних рішень у процесі економічної діяльності тощо. Будь-яку діяльність людини можна розглядати як похідну від причин, мотивів, інтересів і намірів суб'єктів економічних процесів, під впливом яких формуються економічна поведінка і свідомість. Економічна поведінка залежить від багатьох причин (як об'єктивних, так і суб'єктивних).

Термін «економічний інтелект» має право на існування та в іншому контексті, коли йдеться про типології стилів господарювання, наприклад, про відмінність «економічної» людини та «соціологічної» людини.

Масштабність поєднання економічних і соціальних реформ у сучасних умовах кардинально змінюють економічну поведінку та свідомість сучасної людини. Учені аналізують особливості розвитку людини економічної (*Homo Economicus*). Сучасне суспільство покладає на людину високий рівень

відповідальності: готовність до усвідомленого вибору, прийняття рішень, особистої відповідальності, здатність до чіткої постановки мети, її досягнення, раціональної поведінки, вміння діяти в певній ситуації, яка вимагає підвищеної компетентності. Це передбачає готовність людини до високого динамізму розвитку. Він виявляється не тільки в прискоренні процесу оновлення професійних знань, умінь і навичок, а та у неухильному підвищенні ролі професійно важливих і ділових якостей працівників. Освіта, кваліфікація та рівень розвитку професійно важливих якостей виступають сьогодні основними якісними характеристиками суб'єктів економічної діяльності. Такими чинниками, вочевидь, і пояснюється те, що в розвинених країнах спостерігається тенденція до збільшення термінів тривалості навчання. Як видно з табл. 4.1, це має позитивні наслідки, оскільки сприяє підвищенню Індексу розвитку людського потенціалу країни.

Таблиця 4.1

**Індекс розвитку людського потенціалу та освітні компоненти деяких європейських країн та України [213]**

Р	Країна	Середня тривалість життя громадян	Середня тривалість навчання	Очікувана тривалість навчання	Індекс HDI
11	Норвегія	81,5	12,6	17,6	0,944
22	Австралія	82,5	12,8	19,9	0,933
33	Швейцарія	82,6	12,2	15,7	0,917
44	Голландія	81,04	11,9	17,8	0,915
55	США	78,94	12,9	16,5	0,914
66	Німеччина	80,74	12,9	16,3	0,911
77	Нова Зеландія	81,1	12,5	19,4	0,91
88	Канада	81,5	12,3	15,9	0,902
19	Швеція	81,8	11,7	15,8	0,898
210	Словенія	79,6	11,9	16,8	0,874
211	Чехія	77,7	12,3	16,4	0,861
312	Литва	72,1	12,4	16,7	0,834
313	Польща	76,41	11,8	15,5	0,834
314	Словаччина	75,4	11,6	15	0,83
415	Угорщина	74,6	11,3	15,4	0,818
416	Латвія	72,2	11,5	15,5	0,810
<b>...83</b>	<b>Україна</b>	<b>68,53</b>	<b>11,3</b>	<b>15,1</b>	<b>0,734</b>

З іншого боку, суспільні зміни сприяли перенесенню дорослішання людини на більш пізній період. Такий стан можна пояснити думкою американського вченого Е. Хоффера, що «у часи великих змін учні наслідують майбутнє, а вчителі навчають жити в світі, якого ... більше не існує» [213]. Отже, для формування економічної поведінки людини, адекватної вимогам і викликам сучасності, необхідна відповідна освіта. Знання та навички, яких людина набувала в молодості, навчання в навчальних закладах більше не гарантують успіху в подальшому житті. Вони постійно оновлюються та змінюються.

Нові технології, розвиток комунікаційних мереж, глобалізація торговельної діяльності, зміни в соціальному та політичному житті суспільства – все це надає незрівнянно великі можливості для розвитку особистості, але водночас висуває до неї нетрадиційні вимоги.

Для умов виробничої діяльності на сучасному підприємстві характерні високий рівень невизначеності та непередбачуваності, необхідність прийняття рішень в умовах невизначеності з тяжкими наслідками в разі помилки (А. Азімов). Незадоволені потреби людини в економічних орієнтаціях породжують її ірраціональні дії, паніку, завищені очікування. Такі наслідки приховують у собі загрози, адже, наприклад, на залізничному транспорті більше ніж 300 тис. працівників цілодобово забезпечують його безперебійну роботу [178, с. 67]. Тлумачення ірраціональної поведінки в економічних процесах, велика частина яких почала з'являтися в кризові 1970-ті рр., зумовили розрив з оптимістичною точкою зору на раціональний підхід, характерною для новацій 1950-х і 1960-х рр. У табл. 4.2 відображено еволюцію моделей аналізу ризиків від нераціональної поведінки людини в уявленні різних авторів.

**Еволюції моделей аналізу ризиків від нераціональної поведінки людини**

Дослідники методів оцінювання ризиків	Джерела	Основні ідеї моделі
Данієл Канеман	«Судження в умовах невизначеності» в співавторстві з А. Тверські (1978)	Неувага до механізму сходження до середнього є не єдиною причиною помилкових рішень
Аймос Тверські	«Судження в умовах невизначеності» (1978)	Асиметрія між підходами до прийняття рішень, спрямованих на досягнення виграшу, і рішень, спрямованих на уникнення програшу, є однією з найбільш вражаючих знахідок теорії перспективи (і однією з найкорисніших)
Герш Шифрин	«Економічна теорія самоконтролю» (1981), «Чому саме інвестори воліють отримувати дивіденди грошима» (1984)	Гіпотеза про подвійність людської психіки. Ці дві частини нашої особистості перебувають у постійному протидії
Фішер Блек	«Fact and Fantasy in the Use of Options» (1975)	Розробка моделі ринку похідних інструментів (опціонів) як механізм мінімізації ризиків
Майрон Сембел Шоулз	«Податки і стратегія бізнесу» у співавторстві з М. Вольфсоном (1991)	Оцінювання опціону залежить від чотирьох елементів: терміну його дії, цін, процентних ставок і мінливості
Роберт Кархарт Мертон	«Фінансова інфраструктура та економічне зростання»(1996); «Глобальна фінансова система: функціональна перспектива» (The Global Financial System: A Functional Perspective) (1995)	Похідні – це не угоди з акціями або процентними ставками, або позиками під заставу будинків. В угодах з похідними інструментами товаром є сама невизначеність

Американський економіст Р. Талер зазначає, що люди не є ані «закінченими ідіотами», ані «надраціональними автоматами» [18]. Кожна людина вважає себе розумною істотою, здатною навіть у критичних ситуаціях розсудливо та обачливо застосовувати закони ймовірності для здійснення вибору, перед обличчям якого її ставить життя. Новаторські дослідження Р. Талера про те, як люди роблять вибір у реальному житті,

значно відрізняються від того, у що вірили Бернуллі та Марковіц, розмірковуючи про корисність, раціональність і оптимальність. Але те, яким чином людина думає про себе, не завжди є насправді. Наскільки її уявлення про себе відповідають дійсності? Адже не можуть усі одночасно бути вище від середнього рівня? До того ж часто доводиться приймати дуже важливі рішення в складних, кризових ситуаціях, коли не вистачає часу оперувати законами ймовірності. Реальне життя часто ускладнює тло невизначеності поведінки всіх учасників – акторів ринку, про який говорив К. Ерроу [233].

На думку Л. Головкової, оскільки основні виробничі функції, пов'язані з реалізацією цілісного інноваційно-інвестиційного циклу, а саме «наука – технологія – виробництво», розмежовані, для системи характерна застаріла лінійна функціонально-матрична схема. Вона не має досить розвинутих функцій, зворотних зв'язків, необхідного інформаційного забезпечення. Для неї є властивим значний вплив менталітету керівних органів, що сформувався в умовах централізованої системи господарювання. Це не повною мірою відповідало вимогам роботи в умовах ринку [28, с. 38]. І надалі автор продовжує, що в ряді випадків продукція, яку виробляли підприємства України із зарубіжних комплектуючих при мінімальній заробітній платі, виходила на 10–25% дорожчою, ніж імпортована. Ринкові механізми, які базувалися на існуючому нормативно-правовому полі, і кризовий стан значної частки підприємств унеможлилювали швидкий розвиток промисловості на принципах самоорганізації [28, с. 38].

Класична модель раціональної економічної поведінки людини (модель, на якій ґрунтується теорія ігор і більшість концепцій Марковіца) визначає, як актори мають приймати рішення перед загрозою ризику та на що був би схожий світ, якби люди насправді поводити себе відповідно до цього визначення. Проте численні дослідження та експерименти доводять, що відхилення від моделі зустрічаються частіше, ніж ми можемо припустити.

Найбільш значні дослідження поведінки людей в умовах ризику та невизначеності були виконані двома ізраїльськими психологами Д. Канеманом (Kahneman) та А. Тверські (Tversky) [215].

Їх «теорія перспективи» відкрила своєрідні стереотипи поведінки, які ніколи не помічали прихильники раціонального прийняття рішень. Автори приписали ці стереотипи двом людських слабкостям.

По-перше, емоції часто заважають самоконтролю, який необхідний для раціонального підходу до прийняття рішень. По-друге, люди часто не здатні ясно зрозуміти, із чим мають справу. Вони відчують те, що психологи називають складністю усвідомлення чи когнітивним дисонансом.

Коріння складнощів багато в чому полягає у вибірці. Саме обмеженість вибірки змушує приймати рішення, у яких виявляється ірраціональність індивіда. Унаслідок цього люди схильні використовувати суб'єктивні методи вимірювання: Кейнсова складно-вимірність, хоча і поліпшена Р. Форбсом Харродом, «ступінь впевненості», «схильність до заощадження і ризику» фігурують у їхніх рішеннях набагато частіше, ніж цілком вимірний «трикутник Паскаля», а інтуїтивні оцінки часто керують навіть тоді, коли вони думають, що використовуємо вимірювання.

Людину зазвичай розглядають як раціональну істоту. Наприклад, Д. Бернуллі описував раціональність як «природу людини», що спрощує завдання, оскільки розумна людська поведінка настільки ж передбачувана, як і природні явища, а можливо, і ще більше.

Д. Канеман і А. Тверські виявили, що оцінка ризикованої можливості виявляється більшою мірою залежно від точки відліку оцінки можливості виграшу чи програшу, а не кінцевої величини багатства, яким воно стане в результаті гри. Рішення визначається не тим, наскільки ви багаті, а тим, чи зробить воно вас багатшими або біднішими – так званім ефектом ментальності. Дослідження неприйняття невизначеності дозволяє припускати, що шлях до справжнього успіху можна побудувати за чужим рецептом, порушуючи правила [234]. В усіх випадках або тільки у



випадкових іграх, люди воліють мати справу скоріше з відомими ймовірностями, ніж з невідомими. Стало очевидним, що люди віддають перевагу невідомим ймовірностям у тих ситуаціях, у яких вони відчують свою компетентність, і відмовляться від тих ймовірностей у яких вони відчують себе некомпетентними. На підставі цього був зроблений висновок, що неприйняття невизначеності породжує почуттям некомпетентності і виявляється, коли людина оцінює спільно ясні та туманні перспективи, але воно зменшується або зникає зовсім, якщо оцінює кожную перспективу окремо».

Поведінка людей у ході прийняття та реалізації рішень в умовах дії факторів невизначеності зовнішнього середовища та невизначеності майбутнього не була предметом наукового розгляду. Людину цікавила невизначеність майбутніх подій у вигляді статистичних результатів випадкових ігор, хвороб або ймовірна тривалість життя, тобто результати яких визначалися природою, а не рішеннями людини. Людину завжди розглядали як раціональну істоту (Д. Бернуллі описував раціональність як «природу людини»), що спрощує завдання, тому що розумна людська поведінка настільки ж передбачуване, як і природні явища, а можливо, і більше. Тому такого значення набуває поведінка людини з погляду економічної безпеки. Адже завдяки такій поведінці забезпечується безперервне функціонування економіки, а саме підтримання основних показників розвитку, забезпечення високої ефективності діяльності з раціонального використання внутрішніх факторів у розвитку, здатність ефективно протистояти зовнішньому тиску, що сприяє прогнозуванню економічного зростання.

Формування психологічної готовності суб'єкта економічної діяльності має включати формування позитивного емоційного ставлення до неї. А це передбачає наявність відповідного мотиваційно-ціннісний компонента, чого досягають за допомогою: усвідомлення суб'єктом як позитивної соціально-психологічної, так і економічної ситуації; посилення мотивів економічної

діяльності; формування потреб в ефективній соціально-економічній самореалізації; усвідомлення особистісних і соціально-психологічних компонент успішності економічної діяльності (як показника відповідної компетентності); усвідомлення переваг психології партнерських відносин; формування мотиваційно-ціннісних характеристик суб'єктів. Таким чином, економічна поведінка людини визначається сприйняттям, осмисленням і розумінням ситуації, в якій опинилася людина, і себе в цієї ситуації, тобто економічні вчинки людини можна проаналізувати, виокремлюючи три взаємопов'язані компоненти:

- когнітивний (пізнавальний), що визначає, які теоретичні знання людина має з конкретного питання, її сприйняття та уявлення про економічні параметри тощо;

- афективний (емоційний), що визначає суб'єктивне ставлення людини до ситуації, почуття, що виникають у людини;

- конативний (дієво-динамічний), що визначає конкретні дії, вчинки людини.

Для формувального модуля характерні створення уявної експериментальної ситуації, обмежена множинність можливих варіантів вибору підприємницьких перспектив, вибудованих відповідно до особистісних смислів, когнітивних стилів, ціннісно-мотиваційних та поведінкових рис суб'єктів.

#### **Висновки до 4 розділу**

У четвертому розділі запропоновані варіативні можливості генерування різних моделей реформування для підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, запропоновано використати європейську ("vertical separation or vertical access") і латиноамериканську ("vertical integration") моделі з метою підвищення економічної безпеки українських підприємств, вдосконалено програмно-інформаційну систему

забезпечення економічної безпеки Придніпровської залізниці шляхом розробки інтегральних показників та методів оцінювання реального стану господарської діяльності підприємств. Розроблена: проектна, економіко-інформаційна, економіко-поведінкова моделі підприємств залізничного транспорту

Представлена авторська концепція економічної безпеки підприємства – як система стратегічного управління економічною безпекою з урахуванням існуючих і потенційних загроз і ризиків, визначенням оперативних і майбутніх цілей діяльності системи економічної безпеки, формування стратегії і гнучкості планів відповідно до «турбулентності» внутрішнього і зовнішнього середовища підприємства. В результаті реформування залізничної галузі України конфігурація усередині регіональних зв'язків зміниться і, як наслідок, підвищиться потенціал цілого ряду регіонів і, таким чином, зміцниться економічна стабільність і безпека України.

Розроблена альтернативна концепція інституціонального і фінансового реформування підприємств залізничного транспорту як системи з створення дворівневого (державного і приватного) конкурентного ринку вантажних і пасажирських перевезень. Аргументовано положення про розробку комплексної характеристики залізничної галузі України як суб'єкта ринкових і фінансових відносин.

Визначено, що безпеку підприємства відображає ступінь захищеності господарської діяльності від негативних впливів зовнішнього середовища, а також здатність швидко усувати загрози життєдіяльності підприємства або пристосуватися до існуючих умов, на кожному конкретному підприємстві є свої особливості, тому виникає необхідність збирати та аналізувати документи, окремі дані, виконувати нестандартні дії. Пропонується інструменти які можуть знизити вплив негативних чинників і згладити некомпетентність персоналу у вирішенні складних завдань економічної безпеки, поліпшити якість і доступність інформації, підвищити якість управління інформаційними технологіями, шляхом використання технічних,

організаційних, інформаційних, фінансових, правових, кадрових, інтелектуальних засобів та механізмів.

Обґрунтовано авторську модель проектування економічної безпеки залізничного підприємства. Алгоритм проектування включає: 1) визначенні структурних і процесуальних характеристик, що сприяють вирішенню проблем економічної безпеки підприємств; 2) вибір об'єкта – системи економічної безпеки в цілому та її структурних компонентів; 3) організацію продуктивної діяльності, результатом якої є проект, що впроваджується в практику.

Доводиться, що вирішальним чинником зміцнення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту є його кадровий потенціал, накопичення людського капіталу підприємства, за рахунок забезпечення відповідної освіти, підготовки кадрів, їх перепідготовки, підвищення компетенцій. Людський фактор можна розглядати як джерело конкурентних переваг підприємства, де співробітники з їх знаннями, досвідом, компетенціями та інтелектуальними та психологічними ресурсами утворюють нематеріальні активи, що використовують на користь підприємства. Тому однією з сфер забезпечення економічної безпеки є освіта персоналу підприємства, його безперервне навчання та підвищення кваліфікації.

Підтримується положення, що недостатньо здійснювати аналіз економічних процесів на основі постулату про розвиток економіки тільки за власними об'єктивними законам. Сучасна економіка психологізована. Про це свідчать такі суто економічні ситуації, як фінансові паніки та інші форми колективної економічної діяльності, які дестабілізують фінансово-економічні ситуації в різних регіонах світу та державах. Будь-які правила стають зіставними, якщо за основу брати і порівнювати таку їх характеристику, як витрати впровадження (або зміни) правил, розуміючи під ними трансакційні витрати, що включає психологічні витрати, а також необхідні для запровадження або зміни інституту витрати часу.

Результати дослідження, сформульовані у даному розділі, узагальнено в працях автора [162, 166, 168, 172, 173, 175, 177, 178, 181, 182, 183, 188].

## РОЗДІЛ 5

### ФОРМУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

#### **5.1. Розробка економіко-інформаційної системи економічної безпеки підприємства**

Потреба реформування ринкової інфраструктури національної економіки, чільне місце в якій посідає залізничний транспорт, вимагає аналізу і оцінки його економічно-технологічного потенціалу, ефективності, стійкості, конкурентоздатності. Це потребує розробки нових підходів до методології та визначення основних напрямків оцінки економічного стану підприємств залізничного транспорту. Сьогоднішній стан підприємств залізниці характеризується погіршенням матеріально-технічної бази, різким збільшенням витрат на енергоресурси в собівартості транспортної продукції, погіршенням фінансових показників діяльності.

Для розробки шляхів і методів реформування підприємств залізничного транспорту вирішальним є визначення основних показників та методів оцінки реального стану їх господарської діяльності з метою досягнення такого їх рівня, що створюють умови економічної безпеки їх діяльності.

В економічних дослідженнях існують різноманітні підходи до аналізу оцінки стану та шляхів реферування підприємств залізничного транспорту. Їх особливості висвітлювали такі вчені як Ю. Бараш (удосконалення механізму управління вантажними залізничними перевезеннями) [16], Ю. Марценюк (організація вантажних перевезень в умовах реформування) [72], В. Дикань (реорганізація підприємств у контексті формування корпоративних структур) [38,40,41], О. Харченко (підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту) [178], С. Мямлін (економічне моделювання підвищення ефективності інвестицій) [83] та ін. Вчені сходяться на думці, що умови світової кризи і сьогодення економіки України принесли в економіку

залізничної сфери специфічні проблеми, що викликали необхідність пошуку шляхів дослідження щодо здійснення реформування залізничного транспорту України.

В наукових публікаціях досліджені окремі проблеми реформування залізниці. Для їх комплексного вирішення важливо зробити оцінку економічного стану підприємства, зокрема Державного підприємства «Придніпровська залізниця» як системи.

Залізничний транспорт, як невід'ємна частина всієї економіки держави, повинен органічно увійти в ринкову економіку і забезпечувати стійке транспортне обслуговування підприємств національного господарства незалежно від форми власності, а також перевезення пасажирів. В умовах ринкових відносин залізниця повинна з достатньою економічною вигодою виконувати свої функції з тим, щоб утримувати в належному порядку свою матеріально-технічну базу, проводити інвестиційну політику з широким використанням досягнень науково-технічного прогресу, а також соціальну політику, яка гарантує працівникам умови для зацікавленої і матеріально високозабезпеченої праці.

Суть реформ Укрзалізниці можна визначити наступним чином: ринкові відносини, демонополізація, акціонування, приватизація. Серед першочергових завдань для створення базису реформ виділено: нові принципи організації та управління перевізним процесом, вдосконалення транспортної інфраструктури, інформатизація та зв'язок тощо. Перші науково-практичні результати підтвердили правильність напрямків, обраних у якості первинних.

Пріоритетні напрямки розвитку залізничної сфери України та засади діяльності (економічні, правові та організаційні) були визначені в таких державних документах, як «Концепція державної програми реформування залізничного транспорту (Розпорядження Кабінету Міністрів України (від 27.12.2006 р., № 651-р.)», розпорядження Кабінету міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року»,

розпорядження Кабінету Міністрів України від 15.08.2012 р. № 569-р. «Про схвалення Концепції забезпечення національної безпеки у фінансовій сфері», закон України Про внесення змін до Закону України «Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки», «Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року».

У цих документах визначені ключові принципи державної політики в галузі залізничного транспорту на перспективу. Але вони окреслили лише контури політико-правової бази діяльності залізничного транспорту в ринковій економіці. Назріло нове, більш складне завдання, яке полягає в наданні його виробничим, економічним і управлінським структурам характеристик, що відповідають вимогам господарювання в ринкових умовах. Тому були прийняті нові Закони «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 року №4443-IV та «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» від 23 лютого 2012 року №4443-IV, в яких визначені етапи здійснення відповідних реформ [37,112].

Реструктуризація підприємств залізничного транспорту, що відбувається в реальному секторі економіки, диверсифікація та децентралізація виробництва визначають радикальні зміни у сфері стратегії управління фінансовим потенціалом підприємства.

Для багатьох підприємств, на яких сьогодні відбувається реструктуризація, принципово важливі аналіз фінансових потоків, пошук вигідних джерел фінансування та інвестування, забезпечення фінансової рівноваги дебіторської та кредиторської заборгованості, ефективна податкова та облікова політика. Виходячи із цього, стратегію управління фінансовим потенціалом підприємства слід розглядати як комплекс заходів з управління фінансовими ресурсами підприємства з метою отримання економічної вигоди та безперервної життєдіяльності підприємства [87, с. 163].

Механізм формування стратегії управління фінансовим потенціалом підприємства можна поділити на ряд етапів [89, с. 59]:



1. Аналіз і виділення пріоритетів підприємства при формуванні стратегії управління фінансовим потенціалом.

2. Розробка конкретної мети базуються на:

– аналізі та прогнозі фінансово-економічного стану зовнішнього середовища;

– аналізі внутрішнього середовища підприємства;

– виявленні сильних і слабих сторін, зокрема, сильними сторонами є: стабільний приріст обсягу продажів і прибутковості, додатковий грошовий потік; слабкими сторонами – зниження рентабельності, негативний грошовий потік можливостей – поліпшення структури витрат; загрози – втрата капіталу, інвестованого в дочірні підприємства, ознаки загальноекономічної депресії.

3. Адаптація до зовнішнього середовища.

4. Визначення основних напрямів формування, накопичення, розподілу ресурсів і пошук нових джерел фінансування.

5. Формування елементів стратегії управління фінансовим потенціалом (планування та контроль за фінансовими потоками та ресурсами, організаційно-правове оформлення, вибір фінансових інструментів, аналіз і оцінювання фінансових ризиків, формування програми життєдіяльності підприємства, податкове планування).

6. Розробка стратегії управління фінансовим потенціалом у конкретних фінансових програмних документах і стратегічних планах.

7. Реалізація стратегії управління фінансовим потенціалом.

8. Аналіз і контроль за стратегією управління фінансовим потенціалом. Використання результатів аналізу для конкретизації стратегічних напрямів розвитку підприємства.

Формування стратегії управління економічною безпекою підприємства включає такі складові [91, с. 90–92]:

– стратегічне та тактичне планування;

– організаційно-правове оформлення фінансових потоків;

- контролінг в управлінні фінансово-економічною діяльністю;
- вибір ефективних фінансових інструментів;
- управління фінансовими ризиками;
- податкове планування;
- використання інвестиційних рішень;
- діагностика та прогнозування рівня економічної безпеки підприємства.

Усі зазначені вище елементи стратегії управління фінансовим потенціалом підприємства визначають конкурентоспроможність будь-якого підприємства. Досягнення саме цієї мети повинна забезпечити в перспективі система управління підприємством [92, с. 61–64].

По суті, стратегію управління фінансовим потенціалом підприємства слід розглядати як систему мети та дій на перспективу, основою створення та реалізації якої є управління фінансами, фінансовими ресурсами підприємства, тобто фінансовий менеджмент. Ця система є планами отримання, накопичення та розподілу фінансових ресурсів.

Вихідною позицією в розробці стратегії управління фінансовим потенціалом підприємства є ефективне використання фінансового ринку, головною функцією якого є забезпечення руху грошових потоків від одних власників до інших. Зокрема, необхідно активізувати систему вексельного обігу у взаємозаліках підприємств, розвивати лізингові відносини, упроваджувати факторингові операції тощо.

Реалізація механізму визначає управління фінансовим потенціалом підприємства при врахуванні економічних ризиків як стратегічне управління фінансовим потенціалом підприємства при врахуванні економічних ризиків. Його дія залежить і від зовнішніх факторів, що діють на рівень ризику: поточного стану зовнішнього економічного середовища, визначення ступеня небезпеки факторів, що впливають на фінансовий потенціал, державної макроекономічної політики та нормативно-правової бази [92, с. 61–64].

При формуванні стратегічного механізму управління економічною безпекою підприємства з урахуванням економічних ризиків необхідно розглядати процес стратегічного планування фінансового потенціалу як управлінську діяльність найвищого керівництва щодо визначення, формування та виявлення перспектив подальшого розвитку фінансових ресурсів і можливостей підприємства, страхування та управління економічними ризиками, а також головні цілі підприємства, за допомогою яких і будуть досягнуті поставлені завдання [94, с. 107].

У процесі визначення критеріальної бази та розробки системи показників оцінювання економічної безпеки підприємства необхідно враховувати два механізми його функціонування, що, по суті, є протилежними сторонами єдиного цілого та перебувають у діалектичному взаємозв'язку та взаємозалежності. На основі результатів дослідження ми пропонуємо комплекс цілей при формуванні економічної безпеки підприємств з урахуванням економічних ризиків.

Сутність стратегічного управління фінансовим потенціалом полягає в тому, що на підприємстві, з одного боку, формується комплексна стратегія розвитку, а з іншого – структура управління будується так, щоб досягти поставлених фінансових цілей, що зумовлює створення механізму реалізації стратегії управління фінансовим потенціалом підприємства при оцінюванні економічних ризиків і факторів впливу на підприємство. Одним із кінцевих результатів стратегічного управління фінансовим потенціалом підприємства є його конкурентоспроможний фінансовий потенціал, що забезпечує сталий розвиток і подальші перспективи діяльності та запобігання виникненню банкрутства.

Система стратегічного управління економічною безпекою підприємства при врахуванні економічних ризиків (Додаток А2) – це комплексна взаємопов'язана структура управління, спрямована на розробку загальних і довгострокових стратегічних фінансових завдань підприємства, заходів запобігання ризику, програм дій, орієнтованих на перспективу, у

межах яких досягають головної мети підприємства – зміцнення економічної безпеки підприємства.

Для досліджуваного нами підприємства виявлено взаємозв'язок між фінансовими та стратегічними цілями підприємств із мінімізацією економічних ризиків на їхню діяльність, недопущенням можливого банкрутства та недоотриманням частки прибутку. Підприємство має прагнути до загального зміцнення рівня своєї економічної безпеки шляхом зростання складових економічної безпеки, оцінюючи вплив на них факторів ризику: потенціалу основних фондів, потенціалу фінансових ресурсів, потенціалу виробництва продукції та потенціалу кредитних можливостей. Саме визначені в дослідженні чотири елементи економічної безпеки промислових підприємств забезпечують досягнення бажаного його рівня.

Принципово важливою при управлінні фінансовим потенціалом підприємства є роль фінансових ресурсів, оскільки без них суб'єкт не досягне бажаної стратегічної мети. У цьому аспекті фінансові ресурси становлять основу економічної безпеки підприємства, оскільки стратегічне значення їх полягає, по-перше, у прихованих у них можливостях розробки оптимальної для суб'єкта стратегії (джерело формування); по-друге, у принципово можливому впливі на зовнішнє середовище підприємства (характер використання); по-третє, у специфіці стратегічної постановки цілей суб'єкта (напрямку дій). Механізм стратегічного управління фінансовим потенціалом підприємства при врахуванні економічних ризиків пов'язаний з постановкою цілей підприємства і підтриманням відносин із навколишнім середовищем, що дає йому змогу досягати своїх фінансових завдань, мінімізувати економічний ризик і відповідає його внутрішнім фінансовим можливостям.

При формуванні стратегії управління розвитком підприємства застосовано як кількісні, так і якісні підходи та методи, що породжує проблему їх обмеженого комбінування в процесі побудови стратегії.

Метод вирівнювання для інтегральної оцінки економічної безпеки підприємства використано за правилом: чим ближче значення інтегральної оцінки до нуля, тим вищим є фінансовий потенціал підприємства [4, с. 370].

Розраховане значення інтегрального показника економічної безпеки підприємства дає змогу визначити місце порівнюваного підприємства в сукупності підприємств певної галузі. За допомогою методу вирівнювання даних визначають рівень відхилення показників окремого підприємства від еталонного, у якого значення інтегрального показника економічної безпеки наближається до нуля.

Нами розроблено алгоритм виконання інтегрального рівневого оцінювання рівня економічної безпеки підприємства (рис. 5.1).

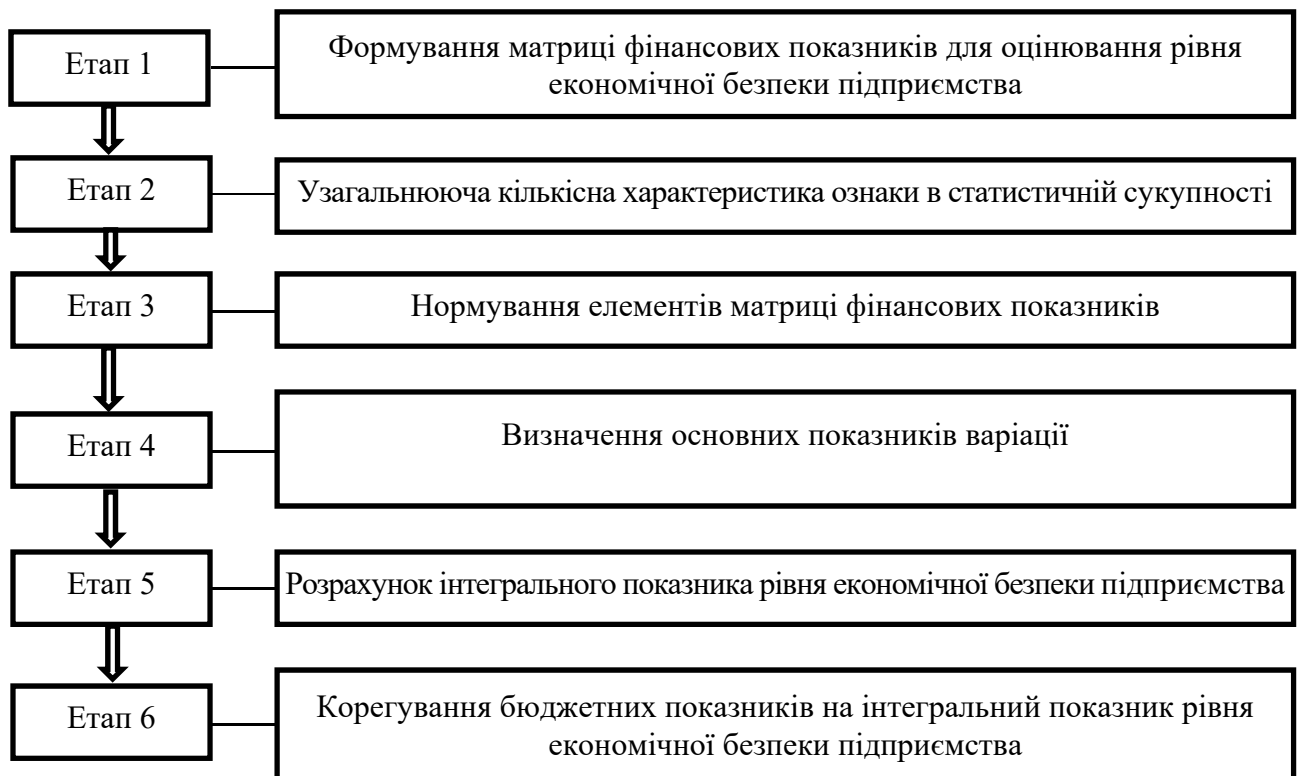


Рис. 5.1. Алгоритм інтегрального оцінювання рівня економічної безпеки підприємства.

Математичний опис проведених досліджень виконують на основі методів варіаційної статистики з поєднанням зі стандартними значеннями вхідних показників, що використовують для оцінювання економічної безпеки підприємства. Це дає змогу встановити зв'язок економічної безпеки з результатами фінансово-господарської діяльності підприємства.

Для моніторингу рівня економічної безпеки підприємствам потрібна інформація стосовно їх ринків, клієнтів, конкурентів, виробничих процесів, фінансових операцій. Управлінцям, які приймають рішення, потрібна постійна, завчасна та змістовна інформація, яка надає їм можливість реагувати на зміни у їхньому бізнес-середовищі. Механізм, який використовується підприємством для запису, фільтрування та підведення підсумків цієї інформації можна називати Системою управління інформацією, або СУІ. Інформація, висвітлена в межах цієї роботи, підводить підсумок досвіду, відносно СУІ, набутого українськими компаніями, а також ключові аспекти будь-якої СУІ та як вони можуть бути використані для підвищення рівня інформаційного забезпечення виробничих процесів таких підприємств. Вона також описує засоби СУІ, які були розроблені для використання такими підприємствами.

Системи управління інформацією займають важливе місце в діяльності сучасних підприємств, якість кожного управлінського рішення залежить від керівництва, яке володіє точним освідомленням та розумінням ситуації, яка склалась, та вимагає рішучих дій. Для того, щоб прийняти найефективніше рішення, керівнику необхідна ефективно, зрозуміло та вчасно подана інформація. Це стосується більшості управлінських рішень, але надзвичайно важливо для складних ситуацій, з якими стикається велика кількість українських керівників. Даний підхід базується на запропонованому принципі, який наголошує, що якісні управлінські рішення та дії можуть бути прийняті та впроваджені тільки при умові вчасної доступності надійної та актуальної інформації. Хоча, передумовою якісного прийняття рішення – є постійне оновлення інформації.

Ефективна інформаційна система повинна задовольняти буденні операційні потреби в інформації, а також довгострокові стратегічні інформаційні потреби. Більш того, інформаційні потреби змінюються по мірі того, як розвиваються виробничі вимоги та проходять технологічні прогреси. Звіти управління, створені типовою СУІ, зазвичай, містять перегляд

рентабельності компанії, прибутковості її окремого продукту або групи продуктів, детальний огляд експлуатаційних витрат різних відділів, запланованого продажу, та інформацію про частку на ринку. Щоб зробити можливим порівняння та оцінку діяльності, звіти повинні містити інформацію про попередні стадії, а також прогнозовані та бюджетні кількісні дані. Загальна мета всіх СУІ полягає в зниженні ризику, витрат та затримок, гарантуючи доступність актуальної та достовірної інформації.

Багато підприємств України успадкували деяку форму звітної системи ще з радянських часів. Це, зазвичай, звіти, які задовольняють постановлені законом вимоги (про податки, до пенсійного фонду та інших державних органів), ніж ті, що потрібні для прийняття управлінських рішень. Звітні системи радянської ери направлені на пред'явлення надзвичайно великої кількості інформації, але яка не часто може бути корисною і ще рідше, коли ви можете її отримати вчасно та на постійній основі. Таким чином, українські керівники змушені приймати неусвідомлені, неправильні та неефективні рішення, просто тому, що вони не мають доступу до потрібної їм інформації.

Ключовою особою, яка буде використовувати створені СУІ звіти, є генеральний директор підприємства. Керівники операційних відділів чи відділів продажу також матимуть бажання отримувати постійні поновлення інформації. Нарешті, належне корпоративне управління також вимагає від членів контрольного органу бути повністю інформованими про постійну діяльність. Контрольний орган, зазвичай, потребує інформації у формі висновків для того, щоб приймати виважені стратегічні рішення, ніж нав'язувати операційний контроль.

Головною вимогою ефективною системи управління інформацією є своєчасність. Небагато користі від створення точної інформації, коли ви вже ні на що не зможете вплинути, використавши її. Набагато більше користі від звітів, які можуть бути не настільки точними, але доставленими своєчасно. Щодо звітів, як таких, вони повинні бути стислими, зрозумілими та легкими для читання. Використовуючи звіти відповідно до мети, заради якої вони

були отримані, важливо впевнитись, що витрати на їх створення не перевищують одержаної в результаті користі.

Створення сучасної інтегрованої системи може бути досягненим одним з двох способів. Часто керівники, які приймають рішення, вважають, що розвиток повноцінної нової системи, використовуючи сучасну структурну систему, базу даних та інструменти на новій платформі, вирішить всі проблеми на підприємстві. В той час, як даний підхід регулярно приймається, час, гроші та зусилля, необхідні для його впровадження, вимагають неабияких ресурсів. Зазвичай, впровадження займає від 1 до 3 років, тому очікування стратегічної користі може затягнутися. Інший підхід є прогресивним та дає змогу швидкого отримання результату. Даний підхід залежить від прийняття системи накопичення інформації на базі поточних операційних систем. Щойно вигоди почнуть відчуватись, до платформи будуть додаватись зміни.

Розроблюючи систему управління інформацією, важливо розуміти різницю між даними та інформацією. Всі відділи підприємства накопичують дані автоматично: від списку клієнтів до деталей про індивідуальні транзакції, затрати на сировину, чи на виробничі витрати. Але до тих пір поки дані не будуть зрозуміло класифіковані або проаналізовані та зібрані в сховищі даних, їх використання буде незначним та в неозначеному форматі. Аналізуючи, обробляючи та структуруючи дані в змістовний формат, ми створюємо ефективне сховище даних.

Керівництво підприємства відповідає за прийняття рішень і тому повинно бути рушійною силою в розробці будь-якої системи управління інформацією. Для цього, в першу чергу треба визначити, яка саме інформація потрібна, як часто та в якій формі слід її представити. Кожний запланований отримувач звіту СУІ повинен відповісти на ці три питання. Далі необхідно проаналізувати їх відповіді та вирішити, які ресурси вам треба використати для створення запланованих звітів. Як уже зазначалось раніше, існує значна різниця між внутрішнім (керівництво) та зовнішнім (встановлені законом)



звітностями. Часто в Україні регулярні звіти подаються зовнішнім користувачам, звичайно державним органам. Такі звіти є обов'язковими, а за невчасну подачу компанії підлягають штрафуванню. Але такі, встановлені законом, або фінансові звіти нав'язуються зовнішніми органами та не часто мають адміністративну цінність.

Ці засоби дуже цінні як такі. Але опорним пунктом в прогресивному підході є розуміння того, як всі частини відповідають одна одній в логічно послідовному плані. Системи управління інформацією повинні звертатись до всіх рівнів операцій, планування, контролю та прийняття рішень компанії. Процес звітності починається на операційному рівні та просувається вгору до самого верху ієрархії підприємства. Іншими словами, дані накопичуються на операційному рівні, трансформуються в інформацію, а потім презентуються на стратегічному рівні. Дуже важливо, щоб всі ці системи та засоби накопичення інформації взаємодіяли в гармонійній системі. Це не означає, що неможливо мати доступ та використовувати інформацію на нижчому від генерального директора та контрольного органу рівні. Це можливо, і так повинно бути.

Встановивши ефективну базу для збору інформації, важливо далі автоматизувати методологію для перетворення цієї інформації в якомога кориснішу. Для того, щоб цього досягти, було розроблено засіб, який може бути застосований для інформації, яка зберігається в сховищі даних. Застосовуючи цей засіб, новий підхід управління може бути представлений швидко та без великих затрат. Даний засіб має назву: Панель головних показників, який дає доскональну оцінку діяльності компанії, заздалегідь попереджує про негативні тенденції та визначає рівень економічної безпеки підприємств.

Панель головних вказівників може відрізнятися в залежності від галузі та виду діяльності підприємств, але принципи розробки засобу головного вказівника для бізнесу залишаються однаковими. Головні вказівники є показниками якості діяльності відділу або організації в цілому, та досягнення

її стратегічних цілей. Щойно розроблені, вони відстежують реальну діяльність компанії та підтримують її наміри.

Три головні функції, для яких слід впроваджувати панель головних показників – це планування, бізнес-контролювання та визначення результатів. Інформація, яку отримано з основних даних, використовується для формулювання стратегії та постановки цілей. Але, потрібно взяти до уваги порядок розвитку процесу; логічна стратегічна концепція не може бути розроблена без необхідних для цього фактів. Ефективне планування таким чином залежить від всіх процесів, які йому передують, від збору та аналізу даних до формулювання стратегії, постановки маркетингових та формулювання цінової політик.

Цей засіб формує головні структурні елементи успішної СУІ. Його використання дає змогу керівництву приймати обдумані рішення, які базуються на сучасній інформації та необхідний для прийняття правильних рішень.

Збільшення конкурентоспроможності на Україні – процес нелегкий, та вимагає повної віддачі зі сторони керівництва. Одним з передвісників, які дадуть змогу це зробити є впровадження доброякісної СУІ. Система, яка дасть вам змогу планувати бюджет на майбутнє, оцінювати ефективність поточної ситуації та приймати заходи саме тоді, коли це необхідно. Але навіть найефективніші ідеї не мають сенсу, якщо немає повного усвідомлення про їх ефективне використання. Запропонована панель головних показників розроблена шляхом практичного досвіду українських компаній, які успішно впровадили СУІ. Ключові аспекти запровадження більш повної методології визначення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту в процес СУІ, про що йдеться в цій роботі, полягають у покращенні якості управління, а саме у доскональному складанні фінансових планів на попередній період часу, та, як наслідок, у своєчасній постановці завдань, та координуванні обов'язків. Під час періоду та після нього розрахований рівень економічної безпеки може

використовуватися для передачі інформації та оцінки якості праці керівників кожної одиниці бізнесу.

В роботі запропоновано та розроблено систему управління інформацією, за допомогою котрої проводиться розрахунок фінансових показників та коефіцієнтів, що застосовуються в моделі оптимізації фінансово-економічних та управлінських рішень для визначення інтегрального показника оптимального фінансово-економічного стану підприємства (Додаток А1).

Дана система управління інформацією розроблена у програмі Excel - табличному процесорі корпорації Microsoft, що призначений для введення, зберігання, обчислення і виведення великих обсягів даних у вигляді, зручному для аналізу і сприйняття інформації.

СУІ складається з наступних листів:

1. Лист «Головне меню» містить інформацію про підприємство, періоди що аналізуються та посилання на листи згідно наведеного переліку (додаток А).

2. Лист «Ф1» містить першу частину фінансових результатів підприємства за 5 періодів та прогноз на 6-ий відповідно формі фінансової звітності «Баланс».

3. Листі «Ф2» містить продовження переліку фінансових результатів підприємства за 5 періодів та прогноз на 6-ий відповідно формі фінансової звітності «Звіт про фінансові результати».

4. Лист «Додаткова інформація» містить додаткові фінансово-економічні показники, що використовуються для аналізу та діагностики рівня економічної безпеки підприємства.

5. Лист «Панель головних вказівників» містить засіб розрахунку та діагностики фінансового стану підприємства та визначення рівня економічної безпеки що складається з наступних стовбців:

– номер та скорочена назва показника;

– *розрахункові значення на 5 років.* Ці значення розраховуються за допомогою інформації, що міститься на листах «Ф1», «Ф2». Кожен коефіцієнт розраховується відповідно до загальноприйнятих алгоритмів що наведені в другому розділі даної роботи;

– *відхилення коефіцієнтів.* У цьому блоці розраховуються абсолютні відхилення показників порівняно з попередніми періодами;

– *оптимальне значення.* Цей блок містить загальноприйняті нормативні значення для запропонованих коефіцієнтів;

– *розрахунки параметрів моделі.* Ця група складається з наступних значень:  $X_{min}$  – нижня границя оптимального значення.  $X_{opt}$  – оптимальне значення (золота середина).  $X_{max}$  – верхня границя оптимального значення;

– група «Зведений показник оптимального фінансово-економічного стану підприємства» містить суму значень показників за відповідні роки;

– група «Інтегральний показник оптимального фінансово-економічного стану підприємства» містить оптимальне, мінімальне та максимальне значення суми розрахункових параметрів моделі.

Зведений показник оптимального фінансово-економічного стану підприємства буде розраховуватися наступним чином:

$$I_{ек.б.} = F(X_i) = \alpha_1 f(x_1) + \alpha_2 f(x_2) + \dots + \alpha_i f(x_n), \sum_{i=1}^n \alpha_i = 1, \quad (5.1)$$

де:  $x_1, x_2, \dots, x_n$  – фактичні показники діяльності підприємства;

$f(x_1), f(x_2), \dots, f(x_n)$  – локальні функції залежності рівня економічної безпеки від відповідних показників діяльності підприємства;

$\alpha_1, \alpha_2, \dots, \alpha_i$  – частка значущості кожного показника для економічної безпеки підприємства;

$i$  – кількість показників.

Оптимальне значення інтегрального показника оптимального фінансово-економічного стану підприємства розраховується за допомогою блоку СУ «Розрахунок параметрів моделі», що складається з мінімального, максимального та оптимального значення кожного з показників або групи показників.

Тобто оптимальне значення інтегрального показника оптимального фінансово-економічного стану підприємства буде розраховуватися за формулою:

$$I_{\text{інт.п.}} = \bar{x}_1 + \bar{x}_2 + \dots + \bar{x}_n, \sum_{i=1}^n \bar{x}_i, \quad (5.2)$$

де  $\bar{x}_i$  – розрахункові параметри окремих показників та груп показників.

Сутність запропонованої моделі оптимізації фінансово-економічних та управлінських рішень в системі безпеки господарської діяльності полягає у розрахунку зведеного показника оптимального фінансово-економічного стану підприємства, що повинен прагнути до інтегрального показника оптимального фінансово-економічного стану підприємства.

$$I_{\text{ек.б.}} \rightarrow I_{\text{інт.п.}} \quad (5.3)$$

На основі цього порівняння можна зробити висновок щодо фінансово-економічного стану підприємства в цілому, та визначити позитивні та негативні чинники, по групах коефіцієнтів чи окремо по показникам що впливають на цей стан.

Систематизувавши коефіцієнти, що мають характеризувати фінансово-економічний стан підприємства, у процесі проведення дослідження, було відібрано ряд найбільш інформативних.

Програма працює наступним чином: у перші листи («Ф1», «Ф2») вводяться фінансові результати підприємства, на основі яких проводяться

автоматизовані підрахунки всіх коефіцієнтів, показників та параметрів моделі на листі «Панель головних вказівників».

Окрім математичних розрахунків, реалізовано візуальну інтерпретацію результатів аналізу в групі «Розрахункові значення» – якщо результат цих обчислень має зелений колір то значення оптимальне, жовтий – показник характеризує нераціональність використання фінансових ресурсів, червоний – коефіцієнт або фінансовий показник не задовольняє умовам оптимальності та його значення знаходиться з зоні ризику.

Показники розділенні на 8 груп – «Фінансові коефіцієнти», «Коефіцієнти фінансової стійкості», «Показники платоспроможності (ліквідності)», «Фінансові коефіцієнти ділової активності», «Коефіцієнти рентабельності», «Коефіцієнт рентабельності власного капіталу», «Аналіз майна підприємства», «Коефіцієнт діагностики банкрутства».

Систематизувавши коефіцієнти, що мають характеризувати фінансово-економічний стан підприємства, у ході дослідження відібрано ряд найбільш інформативних.

6. Лист «Ліквідність» містить аналіз та оцінку ліквідності балансу підприємства за п'ять аналізованих періодів.

7. Лист «Альтман» містить аналіз та оцінку ймовірності банкрутства підприємства за Z-моделлю Альтмана, що будується із застосуванням апарату мультиплікативного дискримінантного аналізу. У загальному випадку формула отримання значення скорингу виглядає як звичайний многочлен:

$$Z=A_1X_1+A_2X_2+\dots+A_nX_n \quad (5.4)$$

де  $Z$  – значення оцінки скорингу;

$A_n$  – вагові коефіцієнти, що характеризують значимість факторів ризику;

$X_n$  – фактори ризику, що визначають кредитоспроможність позичальника.

Ця формула для розрахунку значення кредитного скорингу, або чисельного значення, що характеризує якість кредитоспроможності позичальника. Саме така (або аналогічна) формула - ядро практично будь-якої системи скорингу, в тому числі і в моделі Альтмана.

Загальний економічний сенс Z-модель являє собою функцію від деяких показників, що характеризують економічний потенціал підприємства і результати його роботи за минулий період.

При розробці власної моделі Альтман вивчив фінансовий стан 66 підприємств, половина з яких збанкрутувала, а інша половина продовжувала успішно працювати. На сьогоднішній день в економічній літературі згадується п'ять моделей Альтмана, розглянемо формули їх розрахунку.

#### *Двухфакторная модель Альтмана*

Це одна з найпростіших і наочних методик прогнозування ймовірності банкрутства, при використанні якої необхідно розрахувати вплив тільки двох показників це: коефіцієнт поточної ліквідності і питома вага позикових коштів в пасивах. Формула моделі Альтмана має вигляд:

$$Z = -0,3877 - 1,0736 * K_{пл} + 0,0579 * (ПК/П) \quad (5.5)$$

де  $K_{пл}$  – коефіцієнт поточної ліквідності;

ПК – позиковий капітал;

П – пасиви.

При значенні  $Z > 0$  ситуація в аналізованій компанії критична, ймовірність настання банкрутства висока [Анализ финансового состояния предприятия [Електроний ресурс] // Режим доступу: <http://afdanalyse.ru/>].

Результати оцінки ймовірності банкрутства за двофакторною моделлю Альтмана наведено на рис. 5.2.

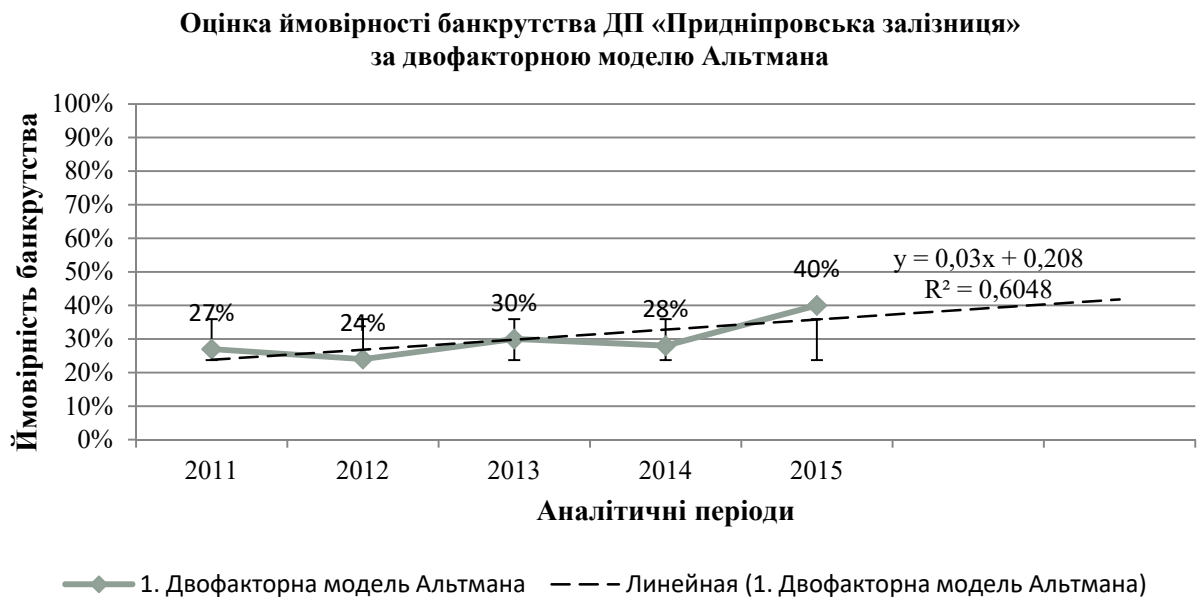


Рис 5.2. Оцінка ймовірності банкрутства ДП «Придніпровська залізниця» за двофакторною моделлю Альтмана

*П'ятифакторна модель Альтмана для компаній, чії акції котируються на біржі*

Найпопулярніша модель Альтмана, саме вона була опублікована вченим 1968 році. Формула розрахунку п'ятифакторною моделі Альтмана має вигляд:

$$Z = 1,2 \cdot X_1 + 1,4 \cdot X_2 + 3,3 \cdot X_3 + 0,6 \cdot X_4 + X_5 \quad (5.6)$$

де  $X_1$  – оборотний капітал до суми активів підприємства. Показник оцінює суму чистих ліквідних активів компанії по відношенню до сукупних активів.

$X_2$  – нерозподілений прибуток до суми активів підприємства, відображає рівень фінансового важеля компанії.

$X_3$  – прибуток до оподаткування до загальної вартості активів. Показник відображає ефективність операційної діяльності компанії.

$X_4$  – ринкова вартість власного капіталу до бухгалтерської (балансової) вартості всіх зобов'язань.



$X_5$  – обсяг продажів до загальної величини активів підприємства, характеризує рентабельність активів підприємства.

В результаті розрахунку Z-показника для конкретного підприємства робиться висновок:

- Якщо  $Z < 1,81$  – ймовірність банкрутства становить від 80 до 100%;
- Якщо  $2,77 \leq Z < 1,81$  – середня ймовірність краху компанії від 35 до 50%;
- Якщо  $2,99 < Z < 2,77$  – ймовірність банкрутства не велика від 15 до 20%;
- Якщо  $Z \leq 2,99$  – ситуація на підприємстві стабільна, ризик неплатоспроможності протягом найближчих двох років зовсім незначний.

Точність прогнозу в цій моделі на горизонті одного року становить 95%, на два роки - 83%, що є її гідністю. Недолік цієї моделі полягає в тому, що її по суті можна розглядати лише стосовно великих компаній, які розмістили свої акції на фондовому ринку [Анализ финансового состояния предприятия [Електроний ресурс] // Режим доступу: <http://afdanalyse.ru/>].

Результати оцінки ймовірності банкрутства за п'ятифакторною моделлю Альтмана наведено на рис. 5.3.

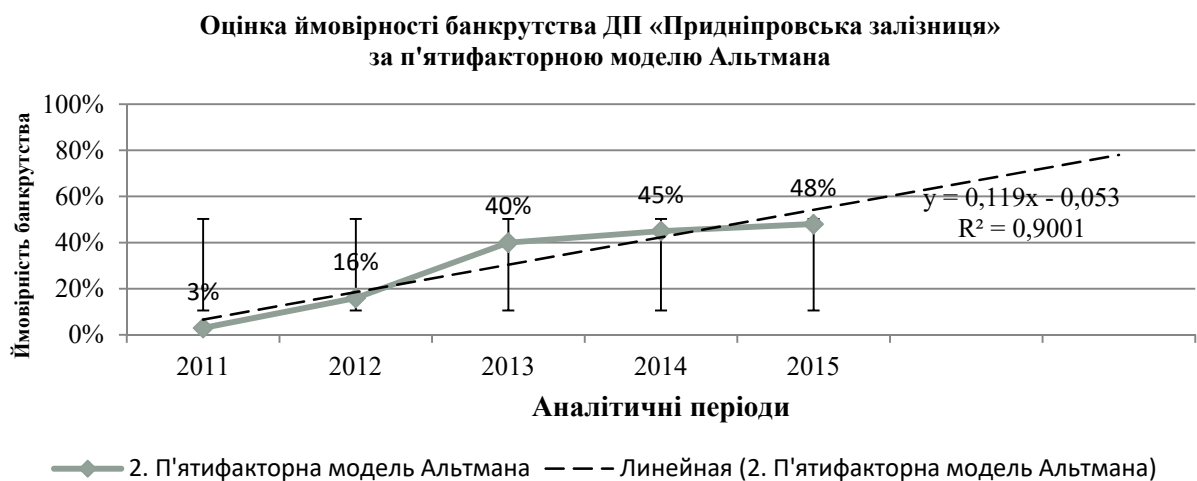


Рис 5.3. Оцінка ймовірності банкрутства ДП «Придніпровська залізниця» за п'ятифакторною моделлю Альтмана

*Модифікована модель Альтмана для компаній, чії акції не торгуються на біржовому ринку*

Дана модель була опублікована в 1983 році (Altman E.I. Corporate Financial Distress. - New York, John Wiley), цей модифікований варіант пятифакторною моделі Альтмана має вигляд:

$$Z = 0,717X_1 + 0,847X_2 + 3,107X_3 + 0,42X_4 + 0,995X_5 \quad (5.6)$$

де  $X_4$  = балансова вартість власного капіталу / позиковий капітал (зобов'язання)

Якщо  $Z < 1,23$  підприємство визнається банкрутом, при значенні  $Z$  в діапазоні від 1,23 до 2,89 ситуація невизначена, значення  $Z$  більше 2,9 притаманне стабільним і фінансово стійким компаніям [Анализ финансового состояния предприятия [Електроний ресурс] // Режим доступу: <http://afdanalyse.ru/>].

Результати оцінки ймовірності банкрутства за модифікованою моделлю Альтмана наведено на рис. 5.4.

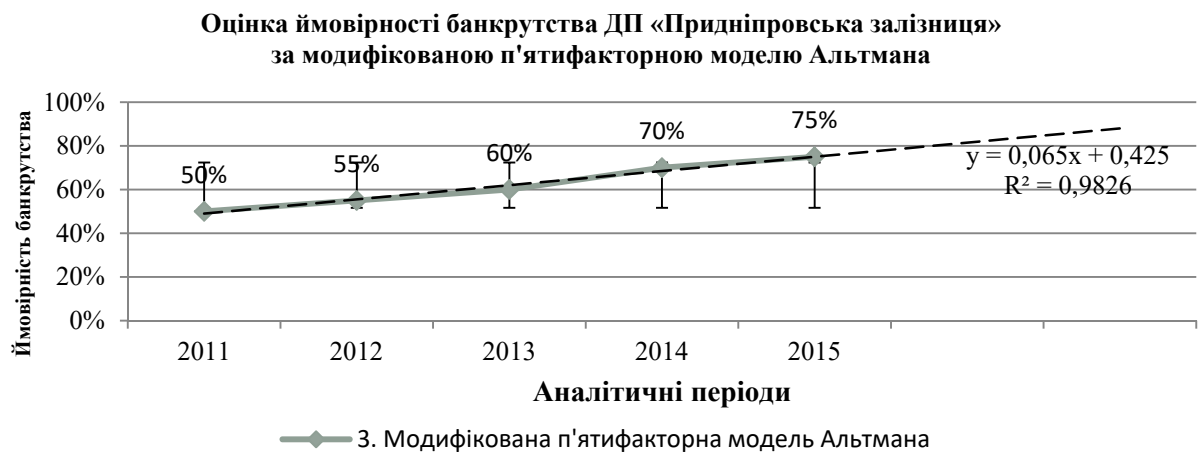


Рис 5.4. Оцінка ймовірності банкрутства ДП «Придніпровська залізниця» за модифікованою моделлю Альтмана

*Модель Альтмана для невиробничих компаній*

У 1993 році Альтман продовжуючи дослідження, переглянув модель для невиробничих компаній. (Altman, E., Corporate financial distress and bankruptcy. (3rd ed.). New York: John Wiley & Sons, Inc).

З Z-рахунку Альтман виключає показник  $X5 = \text{Sales} / \text{Total Assets}$ , перші три змінні залишаються незмінними, однак, вагові множники знову перераховується. Таким чином формула Z-моделі Альтмана для невиробничих компаній набуває вигляду:

$$Z = 6,56X1 + 3,26X2 + 6,72X3 + 1,05X4 \quad (5.7)$$

де  $X1 = \text{Оборотний капітал} / \text{Активи (в зарубіжних джерелах Робочий капітал} / \text{Активи)}$ ;

$X2 = \text{Нерозподілений прибуток} / \text{Активи}$ ;

$X3 = \text{Прибуток до оподаткування} / \text{Активи або ЕВІТ} / \text{Активи}$ ;

$X4 = \text{Власний капітал} / \text{Зобов'язання}$

Результати оцінки ймовірності банкрутства за моделлю Альтмана для невиробничих компаній наведено на рис. 5.5.

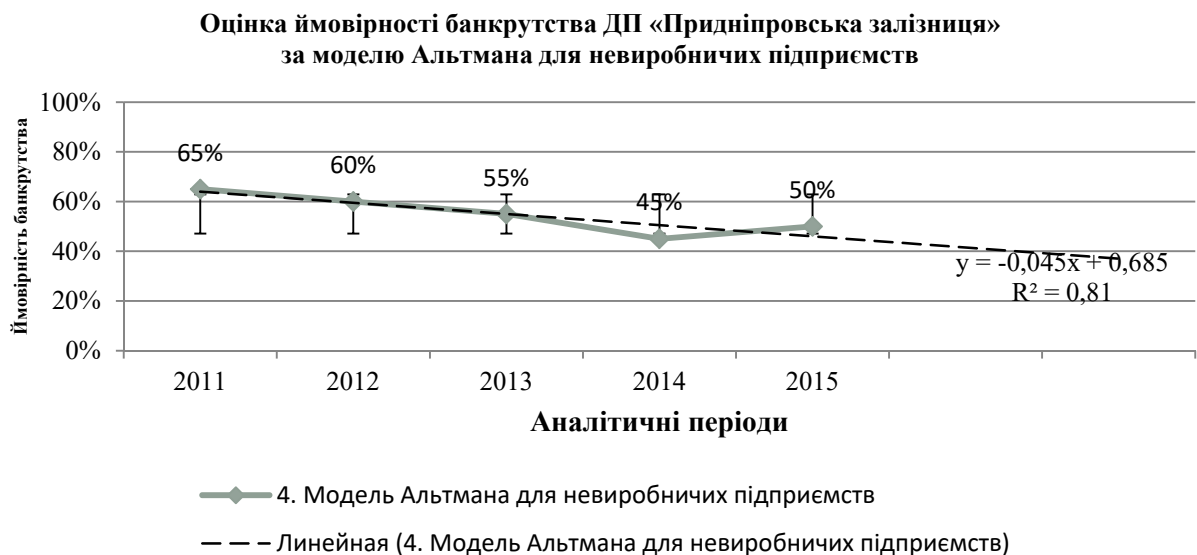


Рис 5.5. Оцінка ймовірності банкрутства за моделлю Альтмана для невиробничих компаній

У разі якщо значення Z:

– дорівнює або менше 1,1 - ситуація критична, організація з високою часткою ймовірності банкрут.

– значення показника дорівнює чи перевищує 2,6 - нестабільна ситуація, ймовірність настання банкрутства організації невелика, але і не виключена.

– показник знаходиться в межах діапазону від 1,10 до 2,6 - низька ймовірність банкрутства організації [Анализ финансового состояния предприятия [Електроний ресурс] // Режим доступу: <http://afdanalyse.ru/>].

8. Лист «Модель Бівера» містить аналіз та оцінку ймовірності банкрутства підприємства за моделлю Бівера.

Відомий фінансовий аналітик Вільям Бівер (William Beaver) запропонував свою систему показників для оцінки фінансового стану підприємства з метою визначення ймовірності банкрутства – п'яти-факторну модель, яка містить такі індикатори:

- рентабельність активів;
- питома вага позикових коштів в пасивах;
- коефіцієнт поточної ліквідності;
- частка чистого оборотного капіталу в активах;
- коефіцієнт Бівера (відношення суми чистого прибутку і амортизації до позикових коштів).

Результати оцінки ймовірності банкрутства за моделлю Бівера наведено на рис. 5.6.



Рис 5.6. Оцінка ймовірності банкрутства за моделлю Бівера

Вагові коефіцієнти для індикаторів в моделі У. Бівера не передбачені і підсумковий коефіцієнт ймовірності банкрутства не розраховується. Отримані значення даних показників порівнюються з їх нормативними значеннями для трьох станів фірми, розрахованими У. Бівером для благополучних компаній, для компаній, що збанкрутували протягом року, і для фірм, які стали банкрутами протягом п'яти років [Анализ финансового состояния предприятия [Електроний ресурс] // Режим доступу: <http://afdanalyse.ru/>].

Перевагами такої моделі є використання показника рентабельності активів і винесення судження про терміни настання банкрутства компанії. З недоліків моделі Бівера варто відзначити:

- відсутність результуючого показника;
- складність інтерпретації підсумкового значення;
- використання застарілих даних.

9. Лист «Модель Таффлера» містить аналіз та оцінку ймовірності банкрутства підприємства за моделлю Р. Таффлера.

У 1977 р британські вчені Р. Таффлер (R. Taffler) і Г. Тішоу (G. Tisshaw) апробували підхід Альтмана на основі даних 80 британських компаній і побудували чотирьох-факторну прогнозну модель з відмінним

набором факторів. Дана модель рекомендується для аналізу як модель, що враховує сучасні тенденції бізнесу і вплив перспективних технологій на структуру фінансових показників, формула розрахунку має вигляд:

$$Z = 0,53X_1 + 0,13X_2 + 0,18X_3 + 0,16X_4 \quad (5.8)$$

де  $X_1$  – відношення прибутку (збитку) від продажів до суми поточних зобов'язань (показує ступінь здійсненності зобов'язань за рахунок внутрішніх джерел фінансування);

$X_2$  – відношення суми поточних активів до загальної суми зобов'язань (описує стан оборотного капіталу);

$X_3$  – відношення суми поточних зобов'язань до загальної суми активів (показник фінансових ризиків);

$X_4$  – відношення виручки до загальної суми активів (визначає здатність компанії розрахуватися за зобов'язаннями).

При  $Z > 0,3$  ймовірність банкрутства низька, а при  $Z < 0,2$  висока [Анализ финансового состояния предприятия [Электроний ресурс] // Режим доступу: <http://afdanalyse.ru/>].

Результати оцінки ймовірності банкрутства за моделлю Таффлера і Тішоу наведено на рис. 5.7.

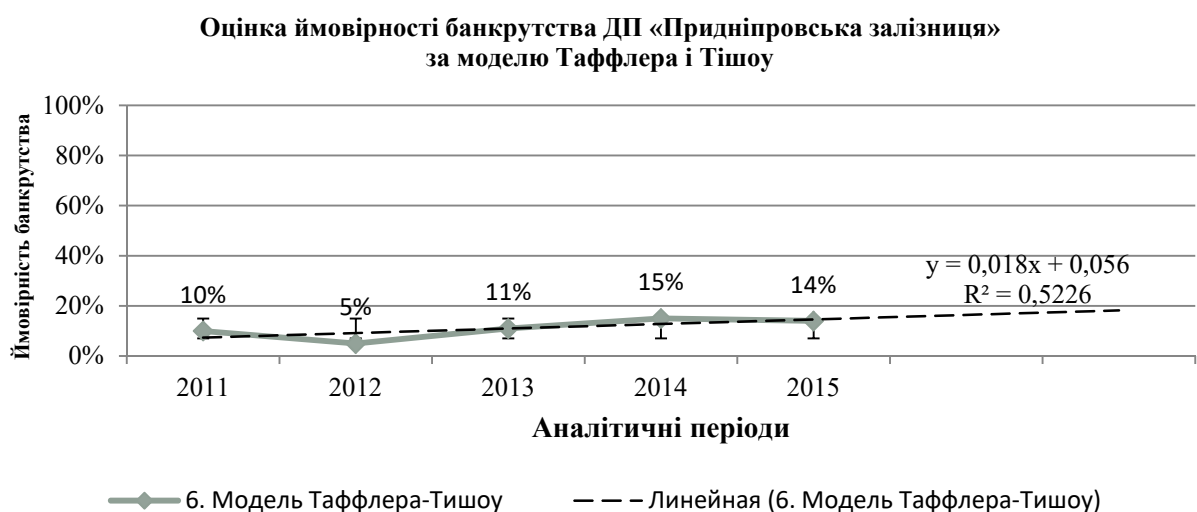


Рис 5.7. Оцінка ймовірності банкрутства за моделлю Таффлера і Тішоу

Відзначимо, що в рівнянні Р. Таффлера і Г. Тішоу змінна  $X_1$  грає домінуючу роль, а прогностична здатність моделі нижче в порівнянні з Z-моделлю Альтмана, в результаті чого незначні коливання економічної ситуації і можливі помилки у вихідних даних, в розрахунку фінансових коефіцієнтів і всього індексу можуть призводити до помилкових висновків [Анализ финансового состояния предприятия [Электроний ресурс] // Режим доступу: <http://afdanalyse.ru/>].

10. Лист «Модель Спрінгейта» містить аналіз та оцінку платоспроможності за моделлю Г. Спрінгейта.

Гордоном Л. В. Спрінгейтом (Gordon LV Springate) в 1978 році, на підставі моделі Альтмана і покрокового дискримінантного аналізу була розроблена модель прогнозування ймовірності банкрутства підприємства.

У процесі розробки моделі з 19 фінансових коефіцієнтів, що вважалися найкращими, Спрінгейтом було відібрано чотири коефіцієнта, на підставі яких була побудована модель Спрінгейта. Оцінка ймовірності банкрутства за моделлю Спрінгейта здійснюється за формулою:

$$Z = 1,03X_1 + 3,07X_2 + 0,66X_3 + 0,4X_4 \quad (5.9)$$

де  $X_1$  = Оборотний капітал / Баланс;

$X_2$  = Операційний прибуток / Баланс;

$X_3$  = Прибуток до оподаткування / Короткострокові зобов'язання;

$X_4$  = Виручка (нетто) від реалізації / Баланс.

При  $Z < 0,862$  компанія є потенційним банкрутом [Анализ финансового состояния предприятия [Электроний ресурс] // Режим доступу: <http://afdanalyse.ru/>].

Результати оцінки ймовірності банкрутства за моделлю Спрінгейта наведено на рис. 5.8.

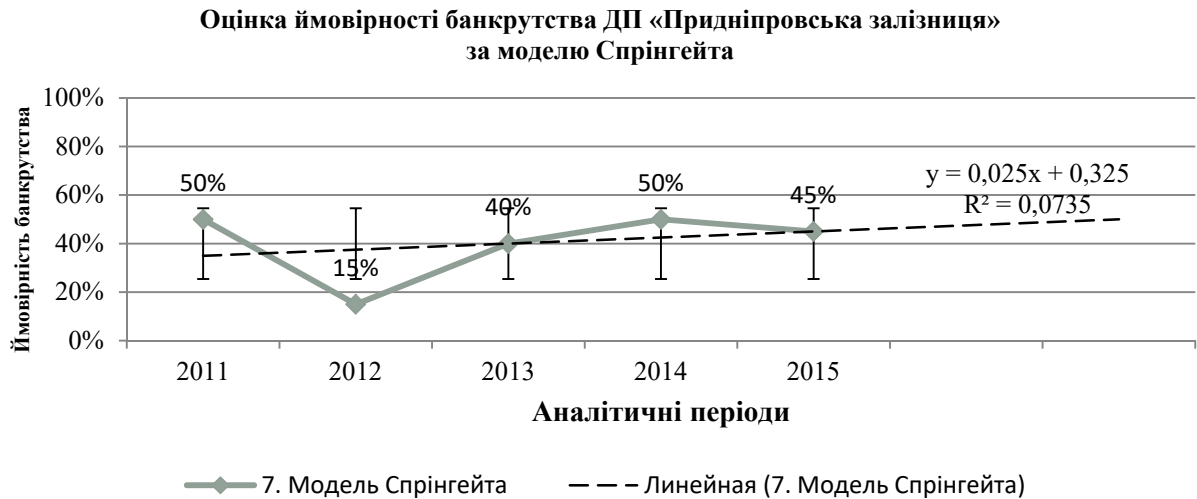


Рис 5.8. Оцінка ймовірності банкрутства за моделлю Спрінгейта

В процесі тестування моделі Спрінгейта на підставі даних 40 компаній була досягнута 92,5% точність передбачення неплатоспроможності на рік вперед.

11. Лист «Модель ІДЕА» містить Прогноз ризику банкрутства (іркутська модель).

Однією з небагатьох вітчизняних моделей, покликаних оцінити ймовірність настання банкрутства є R-модель, розроблена в Іркутській державної економічної академії. Дана модель, за задумом авторів, повинна була забезпечити більш високу точність прогнозу банкрутства підприємства, так як за визначенням позбавлена недоліків властивих іноземним розробкам. Формула розрахунку моделі ІДЕА має вигляд:

$$R = 8,38 X1 + X2 + 0,054 X3 + 0,63 X4 \quad (5.10)$$

де  $X1$  – чистий оборотний (робочий) капітал / активи;

$X2$  – чистий прибуток / власний капітал;

$X3$  – чистий дохід / валюта балансу;

$X4$  – чистий прибуток / сумарні витрати.

Якщо  $R$  менше 0 – ймовірність банкрутства: Максимальна (90% - 100%).



Якщо  $R < 0,18$  – ймовірність банкрутства: Висока (60% -80%).

Якщо  $R > 0,18 - 0,32$  – ймовірність банкрутства: Середня (35% -50%).

Якщо  $R > 0,32 - 0,42$  – ймовірність банкрутства: Низька (15% -20%).

Якщо  $R$  Більше 0,42 – ймовірність банкрутства: Мінімальна (до 10%)

[Анализ финансового состояния предприятия [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://afdanalyse.ru/>].

Результати оцінки ймовірності банкрутства за чотири-факторною моделлю ІДЕА наведено на рис. 5.9.



Рис 5.9. Оцінка ймовірності банкрутства за чотири-факторною моделлю ІДЕА

За результатами практичного застосування з'явилася інформація про те, що значення  $R$  в багатьох випадках не корелює з результатами, отриманими за допомогою інших методів і моделей. Наприклад, при розрахунку по моделі  $R$ -рахунка виходять значення, що говорять про найкращій стан аналізованого підприємства, а всі інші методики дають далеко не настільки втішний результат. Виникає відчуття, що ця методика підходить для прогнозування кризової ситуації, коли вже помітні очевидні її ознаки, а не заздалегідь, ще до появи таких.

12. Лист «Модель Ліса» містить оцінку ймовірності банкрутства запропоновану Р. Лісом.

Модель Ліса (Lis R.), розроблена ним у 1972 році, для підприємств Великобританії має наступний вигляд:

$$Z = 0,063X1 + 0,092X2 + 0,057X3 + 0,0014X4 \quad (5.11)$$

де  $X1$  – оборотний капітал / сума активів;  
 $X2$  – прибуток від реалізації / сума активів;  
 $X3$  – нерозподілений прибуток / сума активів;  
 $X4$  – власний капітал / позиковий капітал.

У разі якщо  $Z < 0,037$  – вірогідність банкрутства висока;  $Z > 0,037$  – ймовірність банкрутства невелика [Анализ финансового состояния предприятия [Електроний ресурс] // Режим доступу: <http://afdanalyse.ru/>].

Результати оцінки ймовірності банкрутства за моделлю Ліса наведено на рис. 5.10.

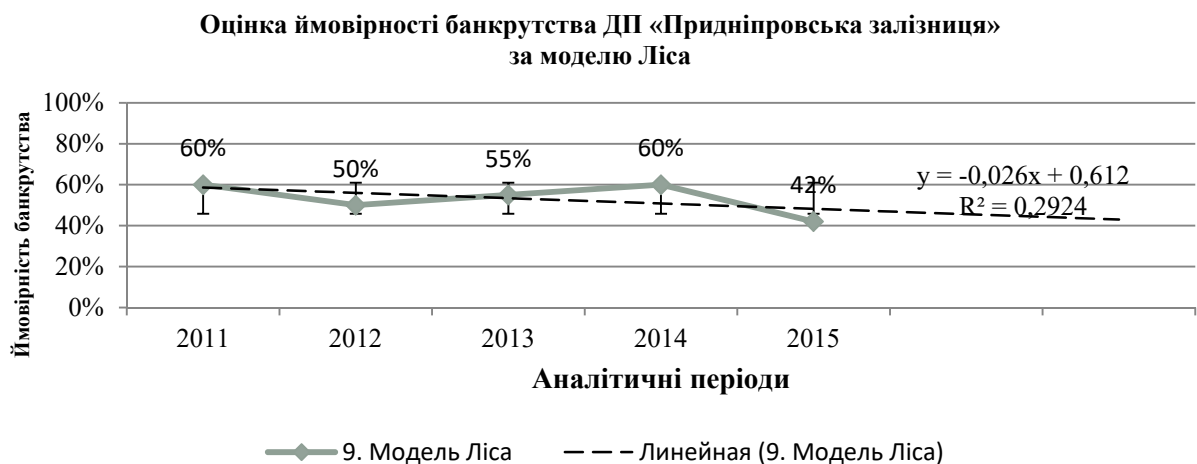


Рис 5.10. Оцінка ймовірності банкрутства за моделлю Ліса

Слід враховувати що, модель Ліса визначення ймовірності банкрутства при аналізі українських підприємств показує дещо завищені оцінки, так як значний вплив на підсумковий показник надає прибуток від продажів, без обліку фінансової діяльності та податкового режиму.

13. Лист «Зведена оцінка ймовірності банкрутства» містить загальну зведену оцінку ймовірності настання банкрутства на підприємстві, що аналізується за всіма вищезазначеними методами. Таким чином формується

інтегральний показник ймовірності банкрутства підприємства, що враховує більшість сучасних методів та підходів до її можливості.

Результати інтегральної оцінки ймовірності банкрутства наведено на рис. 5.11.

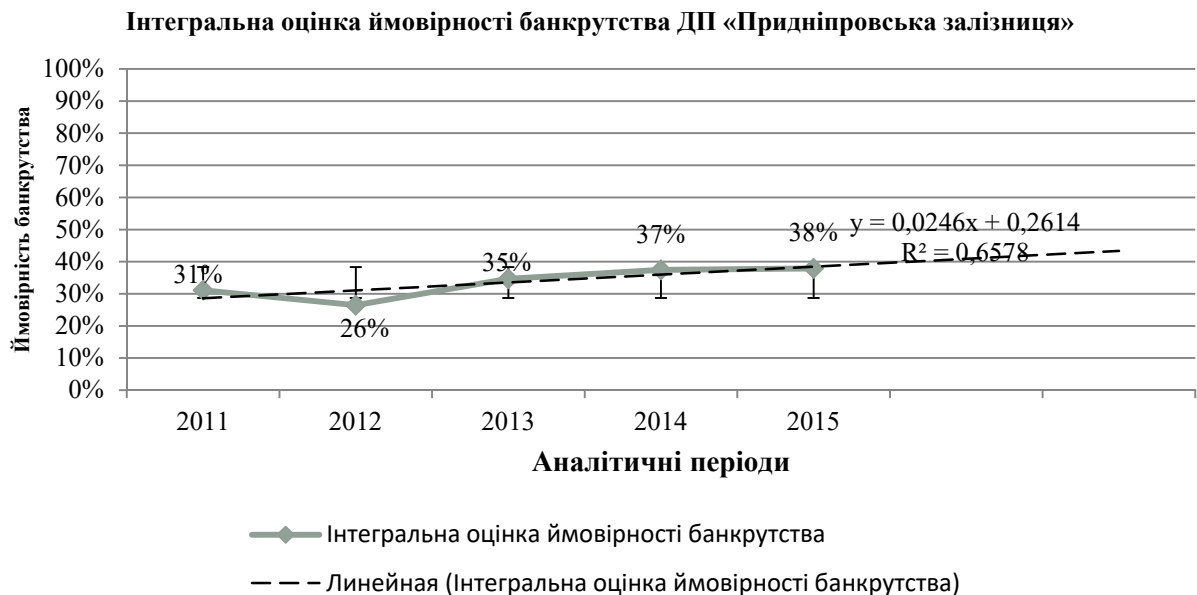


Рис 5.11. Інтегральна оцінка ймовірності банкрутства ДП «Придніпровська залізниця»

Як видно з рисунку 5.11. Інтегральний показник ймовірності банкрутства ДП «Придніпровська залізниця» за аналізовані періоди поступово збільшується, окрім значення 26% у 2012 році та зберігається тенденція до збільшення цього показника, що в свою чергу підкреслює важливість своєчасного реагування та втручання в ситуацію шляхом прийняття відповідних рішень.

Для подальшої побудови та розв'язання задачі багатокритеріальної оптимізації необхідно розглянути як основні етапи формування таких моделей, так і можливі вирішення проблем, пов'язаних із цим типом оптимізаційних задач. У межах оцінювання рівня економічної безпеки можна виділити дві основні проблеми: по-перше, визначення методу агрегування (оператора агрегування), тобто того, якими математичними діями повинна бути проведена згортка для найбільш адекватної оцінки результуючого

показника [2, с. 312]; по-друге, визначення впливу кожного приватного показника на підсумковий результат.

Агрегування здійснюємо одним зі способів:

1. Адитивний (критерій оптимальності).
2. Мультиплікативний (критерій оптимальності).

Метод вибирають, враховуючи характер залежності та сутності досліджуваних явищ. Для визначення достовірності результатів застосування одного з методів агрегування також можна провести цю процедуру іншим способом і зіставити підсумки.

Для визначення впливу приватних показників на підсумкову модель необхідно проранжувати приватні показники та привласнити їм відповідні ваги. В умовах відсутності експертних оцінок привласнити значення показниками можна, виходячи з різних формальних критеріїв. У межах цього дослідження пропонуємо використовувати пріоритети, що зустрічаються при фінансовому аналізі, аналізі інвестиційних проектів, у моделях оцінювання вартості компаній і моделях оцінювання ймовірності настання банкрутства.

В умовах невизначеності, коли при проведенні економічного аналізу є лише інформація про відносну значущість показників без конкретних кількісних значень вагових коефіцієнтів кожного показника, доцільно скористатися інструментами, застосовуваними в інших галузях науки, зокрема в теорії нечітких множин. До таких інструментів можна віднести ранжування критеріїв за правилом Фішберна, яке відображає той факт, що про рівень значущості показників невідомо нічого, крім того, що  $r_i > r_{i+1} > r_{i+2}$ , де  $r_i$  – значущість кожного критерію, ступінь прояву або розвитку якогось явища. Таким чином, можна лише визначити послідовність розташування елементів один щодо одного. Значущість кожного  $i$ -го елемента структури розраховуємо за формулою:

$$r_i = \frac{2(N-i+1)}{(N+1)N} \quad (5.12)$$

де  $i$  – ранг показника (порядковий номер після ранжирування);

$r_i$  – питома вага  $i$ -го показника;

$N$  – кількість рангів (ранжируваних показників).

При цьому для питомої ваги  $r_i$  повинна виконуватися умова нормування:

$$\sum_{i=1}^n r_i = 1 \quad (5.13)$$

Для побудови підсумкової моделі та оцінювання потенціалу необхідно зробити перетворення показників для подальшого формування векторних рішень та їх оцінювання. Перш за все, для порівнянності всі показники необхідно нормувати, тобто привести до такого вигляду:

$$K_{i \text{ norm}} = K_i / K_{\text{max}} \quad (5.14)$$

де  $K_{i \text{ norm}}$  – нормований показник економічної безпеки, що належить до множини  $[0;1]$ ;

$K_i$  – показник економічної безпеки;

$K_{\text{max}}$  – максимальне значення показника економічної безпеки серед об'єктів вибірки.

За допомогою нормативного показника економічної безпеки можна виділити розгорнутий ряд інших векторних рішень, виділяючи з груп показників.

У межах цього дослідження пропонуємо зробити згортку показників декількома способами. По-перше, згортка приватних критеріїв адитивним способом за такою формулою:

$$I_{\text{add}} = \sum_{i=1}^n r_i * K_{i \text{ norm}} \quad (5.15)$$

Для перевірки та підтвердження отриманих результатів необхідно також провести згортку приватних критеріїв іншим способом агрегування. Згортку мультиплікативним способом здійснюють за формулою:

$$I_{multi_{i=1}}^n = \prod (Ki norm)^{r_i} \quad (5.16)$$

Мультиплікативні оцінки практично збігаються з результатами, отриманими адитивним способом розрахунку. При цьому зберіглося розташування об'єктів аналізу в підсумковому рейтингу за рівнем розвитку економічної безпеки один щодо одного.

Таким чином, у нашому дослідженні проведено аналіз ключових фінансових показників за даними річної бухгалтерської звітності підприємства; визначено основні положення методики оцінювання інтегрального показника економічної безпеки.

У межах подальшого вдосконалення методики оцінювання зміни потенціалу доцільний розвиток у декількох напрямках: по-перше, уточнення та доповнення показників, використання показників, що характеризують рух грошових потоків; по-друге, розвиток способів оцінювання вагових коефіцієнтів, усунення зайвого суб'єктивізму в цьому питанні; по-третє, вивчення оптимальних методів агрегування приватних показників у різних умовах.

## **5.2. Техніко-економічне обґрунтування проекту розробки системи економічної безпеки підприємства**

Питання економічної ефективності при плануванні проектів розглядаються в різних масштабах та на різних стадіях планування. Відповідно розрізняють і методи, що застосовуються на окремих етапах планування та оцінки:

- на етапі проведення технічного аналізу та при плануванні фінансування проекту, коли відомі не всі умови підприємницької діяльності, вибір здійснюється на практиці за допомогою спрощеного часткового аналізу;

– на вирішальній стадії оцінки необхідно розглянути проект у цілому, беручи до уваги результати часткового аналізу, а потім прийняти позитивне або відхиляюче проект-рішення [211].

Ефективність проекту характеризується системою показників, які виражають співвідношення вигід і витрат проекту з погляду його учасників. Виділяють такі показники ефективності проекту:

– показники комерційної ефективності, які враховують фінансові наслідки реалізації проекту для його безпосередніх учасників;

– показники економічної ефективності, які враховують народногосподарські вигоди та витрати проекту, включаючи оцінку екологічних та соціальних наслідків, і допускають грошовий вимір;

– показники бюджетної ефективності, які відображають фінансові наслідки здійснення проекту для державного та місцевого бюджетів.

Для розрахунку цих показників можуть використовуватись однакові формули, але значення вихідних показників для розрахунків істотно відрізнятимуться.

Залежно від тривалості циклу проекту оцінка показників ефективності може бути різною. Показники комерційної ефективності можуть розраховуватися не тільки на весь цикл проекту, а й на місяць, квартал, рік.

Розрізняють три основні методи визначення ефективності проектів на початкових етапах проведення технічного аналізу, які не враховують фактор часу або враховують його неповністю:

– порівняння витрат;

– порівняння прибутку;

– порівняння рентабельності, до якого належить як спеціальний випадок статистичний метод окупності (pay-back).

Однак ці показники належать до числа показників моментного статичного ряду і не враховують динамічних процесів у їх взаємозв'язку.

Для оцінки ефективності проектів доцільніше використовувати показники, які дають змогу розрахувати значення критеріїв ефективності проектів, беручи до уваги комплексну оцінку вигід і витрат, зміну вартості грошей у часі та інші чинники. Правильне визначення обсягу початкових витрат на проект є запорукою якості розрахунків окупності проекту [211].

При аналізі ефективності проекту використовують такі показники:

1. Сума інвестицій – це вартість початкових грошових вкладень у проект, без яких він не може здійснюватися. Ці витрати мають довгостроковий характер. За період функціонування проекту протягом його життєвого циклу" капітал, вкладений у такі активи, повертається у вигляді амортизаційних відрахувань як частина грошового потоку, а капітал, вкладений в оборотні активи, в тому числі в грошові активи, по закінченню «життєвого циклу» проекту має залишатися у інвестора у незмінному вигляді та розмірі. Сума інвестицій у фінансові активи являє собою номінальну суму витрат на створення цих активів;

Грошовий потік – дискontований або недискontований дохід від здійснення проекту, який включає чистий прибуток та амортизаційні відрахування, які надходять у складі виручки від реалізації продукції. Якщо у завершальний період «життєвого циклу» проекту підприємство-інвестор одержує кошти у вигляді недоамортизованої вартості основних засобів і нематеріальних активів та має вкладення капіталу в оборотні активи, вони враховуються як грошовий потік за останній період;

Чиста теперішня вартість проекту – Net Present Value (NPV). Це найвідоміший і найуживаніший критерій. У літературі зустрічаються і інші його назви: чиста приведена вартість, чиста приведена цінність, дискontовані чисті вигоди. NPV являє собою дискontовану цінність проекту (поточну вартість доходів або вигід від зроблених інвестицій). Чиста теперішня вартість проекту – це різниця між величиною грошового потоку, дискontованого за прийнятної ставки дохідності і сумою інвестицій. Для розрахунку NPV проекту необхідно визначити ставку дискontу, використати



її для дисконтування потоків витрат та вигід і підсумувати дисконтовані вигоди та витрати (витрати зі знаком мінус). При проведенні фінансового аналізу ставка дисконту, звичайно, є ціною капіталу для фірми. В економічному аналізі ставка дисконту являє собою закладену вартість капіталу, тобто прибуток, який міг би бути одержаний при інвестуванні найприбутковіших альтернативних проектів.

Якщо NPV позитивна, то проект можна рекомендувати для фінансування. Якщо NPV дорівнює нулю, то надходжень від проекту вистачить лише для відновлення вкладеного капіталу. Якщо NPV менша нуля – проект не приймається.

Розрахунок NPV робиться за такою формулою:

$$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{B_t - C_t}{(1 + i)^t}, \quad (5.17)$$

де  $B_t$  – вигоди проекту в рік  $t$ ;

$C_t$  – витрати на проект у рік  $t$ ;

$i$  – ставка дисконту;

$n$  – тривалість (строк життя) проекту.

Основна перевага NPV полягає в тому, що всі розрахунки проводяться на основі грошових потоків, а не чистих доходів. Окрім того, ефективність головного проекту можна оцінити шляхом підсумовування NPV його окремих підпроектів. Це дуже важлива властивість, яка дає змогу використовувати NPV як основний критерій при аналізі проекту.

Техніко–економічне обґрунтування (ТЕО) – це обов’язкова складова частина будь–якого інвестиційного проекту, тобто проекту, що потребує певних фінансових витрат. Основна мета розробки ТЕО – дати фінансову оцінку передбачуваних витрат та одержуваного корисного результату, а також оцінити прибутковість проекту і, в кінцевому підсумку, економічну доцільність його розробки та впровадження.

Нова техніка, технологія, засоби автоматизації, що розробляються і впроваджуються у виробництво, повинні приносити певний корисний результат – ефект. Ефект може проявлятися у поліпшенні умов праці працюючих (соціальний), в зниженні шкідливого впливу виробництва на навколишнє середовище (екологічний), у підвищенні безпеки держави (оборонний), та, врешті, в економії витрат підприємства на виробництво продукції та збільшенні його прибутку (економічний).

Абсолютна величина економічного ефекту без співставлення його з витратами підприємства не дозволяє однозначно оцінити, наскільки вдалим виявився відповідний інноваційний проект. Таку оцінку дають показники економічної ефективності (прибутковості) проекту.

При впровадженні інвестиційного проекту підприємство несе разові витрати, пов'язані з розробкою проекту, а також з придбанням і налагодженням необхідного обладнання, засобів програмного забезпечення і таке інше.

Такі разові витрати називають капітальними витратами або інвестиціями. При використанні інновацій підприємство отримує певний ефект, що зазвичай виражається приростом прибутку. При розрахунках ефективності необхідно врахувати додаткові річні витрати підприємства, пов'язані з експлуатацією нового обладнання. Величина щорічного прибутку, додатково одержуваного підприємством за рахунок впровадження інвестиційного проекту, повинна бути достатньо високою у порівнянні з капітальними витратами підприємства та у порівнянні з іншими можливими варіантами вкладення коштів у розвиток виробництва.

Розрахуємо вартість розробки системи економічної безпеки Державного підприємства «Придніпровська залізниця». Основними статтями витрат прийняті:

- основна заробітна плата;
- відрахування на соціальні потреби;
- накладні витрати;

– витрати на персональний комп'ютер і ліцензійні базові програмні засоби.

Основна заробітна плата (ОЗП) оцінює працю інженера–програміста зі створення програмного продукту і визначається виходячи з кількості розробників, часу виконання розробки (годин), а також заробітної плати в розрахунку на одну годину. Рекомендована кількість виконавців – 1 *чол*; тривалість розробки – 3 місяці. Розрахунок зарплати проводиться по формі табл. 5.1.

Таблиця 5.1

### Фонд місячної заробітної плати

№ п/п	Посада виконавця	Оклад, грн/міс	Кількість		Сума зарплати, грн
			чол	місяців	
1	інженер-програміст	4500	1	3	13500

Описаний в проекті програмний продукт розроблений в період з 01.09.2015 р. до 30.11.2015 р., що складає 87 днів або 14 робочих тижнів. Витрати робочого часу приймемо – 40 годин у тиждень. Погодинна ставка кваліфікованого інженера–програміста складає 28 *грн/год*. Таким чином, витрати робочого часу складуть:

$$t_{\text{розробки}} = N_{\text{чол}} \cdot N_{\text{тиж}} \cdot N_{\text{год}}, \quad (5.18)$$

де  $N_{\text{чол}}$  – кількість виконавців, *чол*;

$N_{\text{тиж}}$  – тривалість розробки;

$N_{\text{год}}$  – витрати робочого часу, *год*;

$$t_{\text{розробки}} = 1 \cdot 14 \cdot 40 = 560 \frac{\text{чол}}{\text{год}}.$$

Основна заробітна плата визначається за формулою:

$$\text{ОЗП} = t_{\text{розробки}} \cdot N \cdot K_{\text{КВ}}, \quad (5.19)$$

де  $t_{\text{розробки}}$  – витрати праці у *чол/год*;

$N$  – погодинна ставка;

$K_{KB}$  – коефіцієнт кваліфікації програміста, приймаємо 0.75.

$$\text{ОЗП} = 560 \cdot 28 \cdot 0,75 = 11760 \text{ грн.}$$

Відрахування на соціальні потреби встановлюються у відсотках від суми заробітної плати:

$$C_{\text{соц}} = \frac{\text{ОЗП} \cdot 22\%}{100\%} \quad (5.20)$$

$$C_{\text{соц}} = \frac{11760 \cdot 22\%}{100\%} = 2587,2 \text{ грн.}$$

Отримані результати за (5.17)–(5.18) підсумовуються. Вони складають 14347,2 *грн.* та визначають основні прямі витрати.

Накладні витрати враховують загально-господарчі витрати по забезпеченню проведення роботи: витрати на опалення, електроенергію, амортизація будівель, зарплату адміністративного персоналу та інше. Вони визначаються в процентах (30–40 %) від суми прямих витрат:

$$C_{\text{накл}} = \frac{(\text{ОЗП} + C_{\text{соц}}) \cdot 35\%}{100\%} \quad (5.21)$$

$$C_{\text{накл}} = \frac{(11760 + 2587,2) \cdot 35\%}{100\%} = 5021,52 \text{ грн.}$$

На протязі усього терміну використання нової техніки підприємство щорічно витрачає певні кошти, пов'язані з її експлуатацією.

Експлуатаційні витрати на персональний комп'ютера визначаються протягом терміну розробки програмного засобу в залежності від вартості комп'ютеру. В експлуатаційні витрати входять:

- витрати на електроенергію;
- вартість витратних матеріалів;
- витрати на ремонт;
- заробітна плата ремонтника;
- додаткові витрати – прибирання приміщення, охорона, оренда, комунальні послуги;
- амортизаційні витрати на персональний комп'ютера і програмне забезпечення.

Витрати на електроенергію ( $C_{\text{ел}}$ ) визначаються за формулою:

$$C_{\text{ел}} = P \cdot B \cdot T_{\text{розр}}, \quad (5.22)$$

де  $P$  – потужність комп'ютера та допоміжних споживачів електричної енергії, приймаємо  $0,35 \text{ кВт/год}$ ;

$B$  – вартість  $1 \text{ кВт/год}$  для підприємств складає  $1,25 \text{ грн}$ ;

$T_{\text{розр}}$  – час роботи з ЕВМ, прийнято рівним робочому часу.

$$C_{\text{ел}} = 0,35 \cdot 1,25 \cdot 560 = 245 \text{ грн.}$$

Витрати на витратні матеріали ( $C_{\text{вм}}$ ) протягом всього терміну експлуатації приблизно  $10\%$  від вартості комп'ютеру. Вартість комп'ютеру приймаємо  $6000 \text{ грн}$ , термін експлуатації – 3 роки. Отже, можна визначити ці витрати за період створення програмного засобу:

$$C_{\text{вм}} = B_{\text{ком}} \cdot \frac{N_{\text{д}}}{N_{\text{експ}} \cdot 365} \cdot \frac{10\%}{100\%}, \quad (5.23)$$

де  $B_{\text{ком}}$  – вартість персонального комп'ютеру;

$N_{\text{д}}$  – кількість днів розробки програмного продукту;

$N_{\text{експ}}$  – термін експлуатації персонального комп'ютеру.

$$C_{\text{ВМ}} = 6000 \cdot \frac{87}{3 \cdot 365} \cdot \frac{10\%}{100\%} = 47,7$$

Заробітна плата ремонтника ( $C_{\text{рем}}$ ) визначена наступним чином: на ремонт 50 комп'ютерів потрібен один інженер-системотехнік. Його середньомісячна заробітна плата приймається 3000 грн. Тоді в перерахунку на один комп'ютер його заробітна плата складає:

$$C_{\text{рем}} = \frac{C'_{\text{рем}}}{N_{\text{ком}}}, \quad (5.24)$$

де  $C'_{\text{рем}}$  – середньомісячна заробітна плата;

$N_{\text{ком}}$  – кількість комп'ютерів на одного ремонтника.

$$C_{\text{рем}} = \frac{3000}{50} = 60 \text{ грн.}$$

За статистикою витрати на комплектуючі вироби ( $C_{\text{ком}}$ ) для ремонту персонального комп'ютера складає 10 % від його вартості за термін його експлуатації, тобто рівні витратам на витратні матеріали.

$$C_{\text{ком}} = C_{\text{ВМ}} = 47,7 \text{ грн.}$$

Амортизаційні відрахування на персональний комп'ютер (АПК) визначені з положення, що амортизаційний період в даний час дорівнює терміну морального старіння обчислювальної техніки і складає 3 роки. Отже, за 3 роки амортизаційні відрахування на персональний комп'ютер дорівнюють вартості комп'ютера. За період проектування амортизаційні відрахування складуть:

$$АПК = B_{\text{ком}} \cdot \frac{N_{\text{Д}}}{N_{\text{експ}} \cdot 365} \quad (5.25)$$

$$\text{АПК} = 6000 \cdot \frac{87}{3 \cdot 365} = 477 \text{ грн.}$$

Амортизаційні відрахування на програмне забезпечення (АПЗ) залежать від його циклу заміни. Якщо прийняти термін морального старіння таким же, як у персонального комп'ютера, то амортизаційні відрахування на програмне забезпечення за 3 роки дорівнюють його вартості. Для функціонування персонального комп'ютера використовувалася операційна система Windows 7 Professional, для написання експертної системи оболонка програми. Розрахунок амортизаційних відрахувань на програмне забезпечення зведений в табл. 5.2.

Таблиця 5.2

### Використовуване програмне забезпечення

Найменування програмного забезпечення	Вартість програмного забезпечення, грн	Джерело придбання	Амортизаційні відрахування, грн
Windows 7 SP1 Професіональна 64-bit Русский	3429	ТОВ Інтернет магазин «Розетка»	272
Microsoft Office 2010	2567	ООО НТЦ «ЕДС»	202
Всього:			474

Додаткові витрати ( $C_{\text{дод}}$ ): прибирання приміщень, охорона, аренда, комунальні послуги важко оцінити точно і прийняти рівними 50 % заробітної плати інженера–системотехніка, тобто 1500 грн.

Сумарні експлуатаційні витрати на один персональний комп'ютер складають:

$$C_{\text{експ}} = C_{\text{ел}} + C_{\text{вм}} + C_{\text{рем}} + C_{\text{ком}} + \text{АПК} + \text{АПО} + C_{\text{дод}} \quad (5.26)$$

$$C_{\text{експ}} = 245 + 47,7 + 60 + 47,7 + 477 + 474 + 1500 = 2851,4 \text{ грн.}$$

Результати розрахунків зводимо у табл. 5.3.

Таблиця 5.3

**Експлуатаційні витрати на ПК і ПО**

Найменування витрат	Витрати, грн
Витрати на електроенергію	245
Вартість витратних матеріалів	47,7
Витрати на ремонт	47,7
Заробітна плата інженера системотехніка	60
Амортизація персонального комп'ютера	477
Амортизація програмного забезпечення	474
Додаткові витрати	1500
Всього	2921,4

Таким чином, витрати на створення програмного продукту складають:

$$C_{\text{розробки}} = OЗП + C_{\text{соц}} + C_{\text{накл}} + C_{\text{експ}} \quad (5.27)$$

$$C_{\text{розробки}} = 11760 + 2587,2 + 5021,52 + 2851,4 = 22220,12 \text{ грн.}$$

Розрахунок витрат зводимо у табл. 5.4.

Таблиця 5.4

**Кошторис витрат на розробку програмного засобу**

Найменування витрат	Витрати, грн
Основна заробітна плата	11760
Відрахування на соціальні потреби	2587,2
Накладні витрати	5021,52
Експлуатаційні витрати	2851,4
Всього	22220,12

За отриманими значеннями техніко-економічних показників проекту складено кошторис витрат на розробку сучасного програмного забезпечення для оцінки рівня економічної безпеки та обробці результатів фінансової діяльності підприємства, призначеного для безперервного контролю фінансової діяльності на підприємстві, потоку грошових коштів в режимі постійного моніторингу.



### **5.3. Розробка концепції економічної безпеки Державного підприємства «Придніпровська залізниця»**

Сьогодні залізничний транспортний сектор економіки України в цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення в перевезеннях. Рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергетичної ефективності, техногенного навантаження на навколишнє середовище не відповідають сучасним вимогам [170]. Українські вчені роблять певні зусилля по вирішенню окремих проблем процесу реформування залізничного транспорту. [16, 8, 14, 38, 39, 40, 41].

Нові підходи до розробки концепції системи економічної безпеки на підприємствах залізничного транспорту України повинні дати можливість визначити сутність, характер і структуру економічної безпеки, а також умови і критерії її вдосконалення. Критерії повинні бути визначені і ідентифіковані. Розкриття змісту, організаційної структури і функцій економічної безпеки, дає можливість прогнозування діяльності підприємства.

Реформа залізничного транспорту - це значні зміни в державній політиці, інвестиційній стратегії та структурі управління, що спрямовані на підвищення ефективності сектора. Разом з тим категорично заперечується приватизація Української залізниці, що прописано в чинному Законі України «Про реформування залізничного транспорту», і де відкидається можливість приватизації компанії. У той же час Закон надав право створювати публічні акціонерні товариства та виділяти зі свого складу певні активи, що не підпадають під обмеження. Це, в першу чергу, підприємства непрофільних видів діяльності, вони можуть бути акціоновані і продані. Але головним є те, що після реформи ця компанія буде мати зовсім іншу структуру. Вона буде включати розвинену інфраструктуру, систему сигналізації, зв'язку, вокзали, будівлі, розташовані на шляхах, інженерні споруди і т.п. Ця частина буде мати необхідні об'єкти, що вимагає значних витрат на їх утримання.

Сьогодні державна частка ПАТ УЗ поки планується до приватизації. Саме це відображено в чинному законі. А от всі інші активи, насамперед рухомого складу (спочатку вагони, а потім і локомотивний парк) в більшій мірі вже зараз передаються або плануються до передачі приватним компаніям з метою створення конкурентного середовища. Турбота про розвиток і модернізацію витратної і практично неприбуткової частини компанії (інфраструктури) залишається за державою, а найбільш прибуткові активи будуть контролюватися приватним бізнесом. Такий стан речей є класичною схемою, що передбачає «націоналізацію боргів з одночасною приватизацією прибутків.» До уваги не було прийнято, що основною діяльністю транспортного комплексу є перевезення, а головне призначення транспорту: задовольняти потреби економіки і населення в перевезеннях.

У свою чергу, інфраструктура транспорту – це допоміжні підрозділи, технічні засоби, будівлі, споруди тощо, які сприяють основній діяльності (здійснення перевезень - забезпечення транспортного процесу). Реформа залізничного транспортного комплексу виявилася черговим волюнтаристським рішенням, яке прийнято без урахування законів ринку, що діють в країнах в ЄС. Вони чітко передбачають створення конкурентного середовища і самостійних господарських суб'єктів. Питання про співвідношення між системою приватної власності, ринку і державною присутністю на ньому, в теорії економіки, є досить складним. А. Ткач вказує, що використання механізму цін пов'язане з витратами, зокрема, захисту і специфікації прав власності. В результаті цього виникають вертикально інтегровані компанії, в рамках яких також цілком можливе здійснення прав приватної власності. Однак внаслідок того, що в поданні економістів система ринків міцно зрослася з системою приватної власності, з'явилася ідея розглядати внутрішньо-фірмові трансакції в термінах внутрішньо-фірмових ринків ресурсів (зокрема, ринку праці і капіталу). Права власності і ринок передбачає існування і реалізацію правочинностей, які зазвичай ставлять на вершину ієрархії - право відчуження, або право на капітальну вартість.

Обговорення цієї проблеми триває в теоретичних і практичних дослідженнях теоретиків і практиків України, в яких все більшої актуальності набуває економічна безпека. Тому в останні роки в суспільстві йшли дискусії, в яких на адресу Державного підприємства ПАТ УЗ висловлюються багато зауважень і пропозицій.

Критичні зауваження з приводу діяльності ПАТ УЗ полягають у тому, що, перш за все, це чи не єдина залізнична сфера серед сусідніх країн, в яких вона не підлягала реформуванню. З радянських часів вона збереглася в незмінному вигляді і у функціональному плані, і за своєю структурою. Головною причиною такої ситуації є не тільки недостатній рівень фінансування, що призводить до дефіциту капіталовкладень в оновлення основних фондів залізниці і закупівлю нового рухомого складу, як вагонів, так і локомотивів. Але та тривала консервативність системи державного управління.

Причиною нестачі коштів експерти називають збитковість пасажирських і приміських перевезень, недостатнє відшкодування державою коштів, недоотриманих від перевезення пільгових категорій пасажирів, збереження практики перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

Головною перешкодою для вирішення всіх цих проблем є з'єднання господарської та адміністративної функцій, що призводить до «непрозорості» діяльності, що також перешкоджає доступу до інвестицій і кредитів. На Противагою цього є приклади європейських країн, в яких завдяки успішному реформуванню були створені умови для конкурентності ринку перевезень, підвищення рентабельності залізничного транспорту.

Крім цього, причинами неефективності роботи є те, що залізниці України обтяжені різного роду політичними, соціальними та військово-стратегічними зобов'язаннями, виконання яких компенсується державою не завжди своєчасно і в повній мірі. Реформування залізничного транспорту України, де економіка працює в умовах невизначеності і нестабільності, є

процесом необхідним, оскільки держава не в змозі більше фінансувати цю галузь в повному обсязі.

Фінансово-економічна безпека підприємства базується на результатах господарської діяльності, що характеризується досягненням найбільшого економічного ефекту із застосуванням ресурсів певної вартості. Для позитивного результату підприємство повинно мати відповідні техніко-економічні характеристики. Для ПАТ УЗ вони знаходяться на низькому рівні, що неминуче позначається на безпеці діяльності компанії. Стан пасажирського рухомого складу вимагає негайного відновлення. З 6677 пасажирських вагонів, тільки 2985 (43%) працюють у межах нормативного терміну експлуатації, 3644 (53%) - з продовженим терміном експлуатації та 258 (4%) знаходяться за межами нормативного терміну експлуатації. Практично, з 120 000 вантажних вагонів ПАТ УЗ більше 85% вичерпали свій ресурс, 30071 вагон давно по всім експлуатаційним правилам повинні бути списані. Знос рухомого складу, досяг критичної позначки - близько 90%. Сьогодні, для електровозів цей показник становить 90%, для вантажних магістральних тепловозів – 99%, для вагонів інвентарного парку – 86%, з них піввагонів – 88%. Але оновлення рухомого складу та інфраструктури проводиться дуже повільно [80].

Найважливішим аспектом оцінки виробничої діяльності є забезпечення економічної безпеки. Це передбачає створення таких умов в економіці, при якому досягається необхідний рівень соціального, політичного, фінансового, оборонного розвитку країни, невразливість і незалежність її економічних інтересів по відношенню до можливих зовнішніх і внутрішніх загроз і впливів.

У складі ПАТ УЗ міститься кілька дочірніх підприємств. Так наприклад, з метою реформування системи вантажних залізничних перевезень ПАТ УЗ в 2011 р. було створено держпідприємство «Український транспортно-логістичний центр» (УТЛЦ) з метою об'єднати всіх українських власників вантажних піввагонів під єдиним управлінням. На сьогоднішній

день «УТЛЦ» працює з парком вагонів у кількості 46,7 тис. піввагонів, в тому числі в робочому стані – 34 тисячі. З них 2 тис. вагонів знаходяться за межами України [92]. Незважаючи на цю структуру, система логістичного управління на залізницях України не є досконалою і потребує доопрацювання. Наприклад, широке впровадження сучасних інформаційних технологій в перевізний процес, вдосконалення взаємодії залізничного та інших, в першу чергу морського, річкового та автомобільного транспорту. Через недоліки організації транспортної ланки «вантажовідправник - експедитор – порт-трейдер» всі збитки припадають на залізну дорогу.

На європейських залізницях впроваджено високошвидкісний рух пасажирських поїздів зі швидкістю 200 - 250 і більше кілометрів на годину. Крім цього, на залізничному транспорті України почали також впроваджувати рух пасажирських поїздів зі швидкістю до 160 кілометрів на годину. Однак залізниця не була готова для впровадження такого нововведення. Необхідно було вирішити досить складну проблему розподілу мережі на лінії з переважно вантажним і переважно пасажирським рухом та підвищити частоту руху пасажирських поїздів. Тому початком якісної і високотехнологічної модернізації інфраструктури залізничного транспорту України стало створення у 2012 році ще однієї дочірньої компанії: «Українська залізнична швидкісна компанія» (УЗШК). Це перша в Україні компанія з перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами ІНТЕРСІТІ +. Крім цього УЗШК займається організацією експлуатацією і технічним обслуговуванням швидкісного рухомого складу вітчизняних і зарубіжних виробників. Це державне підприємство, яке підпорядковане Державній адміністрації залізничного транспорту України (ПАТ УЗ). На сьогоднішній день УЗШК - єдиний державний оператор пасажирських залізничних перевезень, в експлуатації якого знаходиться новітній рухомий склад 10 електропоїздів виробництва компанії «Hyundai Rotem» (Республіка Корея); 1 поїзд локомотивної тяги виробництва ПАТ «Крюківський

вагонобудівний завод» (ВАТ «КВЗ»); 2 електропоїзди «Shkoda»; 2 двосистемні електропоїзди Екр-1 виробництва ВАТ «КВЗ» [92].

На сьогоднішній день ДП «Українська залізнична швидкісна компанія» існують деякі успіхи її діяльності. Так, наприклад, в червні 2015 року УЗШК перевезла понад 270,6 тис. пасажирів, що стало рекордом в сфері вітчизняних швидкісних перевезень. Істотне зростання попиту на якісний швидкісний сервіс спостерігався в грудні 2014 року і березні 2015 року - тоді швидкісними поїздам скористалися 224,6 тис. Пасажирів і 233,7 тис. Пасажирів відповідно. Але в цілому спостерігається низький попит на швидкісні перевезення [92].

Причини можна назвати такі:

- недосконалість конструкції корейських поїздів «Hyundai Rotem», які мають багато недоробок, що призвело до численних зупинок їх в дорозі і небажання пасажирів подорожувати цими поїздами;

- денні потяги не вирішують проблему поїздок у відрядження, оскільки прибувають до Києва і обласні міста після 12 години, що унеможлиблює вирішення необхідних питань, які стосуються роботи. Тому всі пасажирів, що їдуть у відрядження, повинні залишатися в цих містах ще на одну добу і одночасно вирішувати проблему пошуку готелю;

- низькою швидкістю руху, яка на окремих напрямках руху не перевищує 135 км / год;

- конкуренцію денним швидкісним поїздам становлять нічні фірмові поїзди, в яких вартість поїздки і втому нижче [80, с.45].

У 2009 році постановою Кабінету міністрів України від 16 грудня 2009 року №1390 була затверджена Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки. В результаті було створено Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (ПАТ УЗ) зі стовідсотковою власністю держави. Одним із важливих наслідків корпоратизації стало скорочення витрат на управління. Посади чиновників, які дублюють один одного в шести окремих залізницях, скорочені. Зараз

ПАТ УЗ - це шість окремих залізниць, які покривають різні області України, а також близько 50 відокремлених підприємств, які реформуються. Їх об'єднують в компанію з єдиним менеджментом, і за рахунок злиття усі операції взяті під єдиний контроль. Залізниці, ремонтні майстерні, вагонні компанії, швидкісна компанія, інформаційно-обчислювальний центр, проектний інститут і інші перетворюються в 30 філій ПАТ УЗ. Один з плюсів реформи - єдиний контроль над держзакупівлями і витратами, які будуть діяти на основі публічних аукціонів.

Аналіз досвіду приватизації в сусідніх країнах, в Польщі, Угорщині, Словаччині показує, що продавати збиткові державні заводи за низькими цінами означає завдавати шкоди суспільству. У таких випадках краще всього формувати антикризовий менеджмент підприємств, який отримує свободу дій, одночасно перебуваючи під контролем держави. І тільки після успішного здійснення санації, коли об'єкт стає привабливим для потенційних інвесторів, держава може продати свій пакет [167].

Особливістю залізничного транспорту України є багаторазові високі витрати прокладки колії. Відомо, що будівництво 1 км залізничної електрифікованої колії коштує 15-20 млн. грн., її модернізація - близько 5 млн. грн., а заміна, приблизно 250 тис. грн. на рік. Це збільшує фінансову складову оновлення і розвитку цього виду транспорту.

«Укрзалізниця» завжди була холдингом, специфіка якого полягає в поділі не по сферах діяльності, а за територіальною ознакою. Дочірні компанії мали достатню незалежність у розпорядженні часткою прибутку, управлінні рухомим складом, розвитку соціальної сфери. Сьогодні головною соціально значущою проблемою вважається наявність перехресного субсидування, при якому збитки пасажирських перевезень, пов'язані з відносною дешевизною плацкарти, покриваються за рахунок прибутковості вантажоперевезень. Але можливо, в перехресному субсидуванні нічого поганого і немає, оскільки воно є так званим податком на розкіш, обговорення якого досить популярно сьогодні в сфері нерухомості. Соціальні

зобов'язання переводяться у вигляді тарифів на вантажовласників, тобто на великих бізнесменів. Крім того, світовій практиці відомі лише два види субсидування - перехресне і пряме бюджетне, тому скасування одного автоматично вимагає перехід до іншого. Звичайно, існує і третій варіант - відмовитися від субсидування взагалі і підняти вартість пасажирських залізничних тарифів, до рівня авіаційних (як в США), що і планується міністерством інфраструктури [158].

Важливо відзначити, що змішана форма власності не дозволяє розраховувати тільки на ринкові механізми регулювання (саморегулювання) правил взаємодії держави і колективного або приватного власника, вона вимагає розробки і впровадження формальних інститутів, тобто організованих правил поведінки суб'єктів господарювання, включаючи і владні структури, відповідальні за корпоративні права держави. Формування названих інститутів, має базуватися на «специфікації прав власності, що визначають напрями становлення та регулювання ринкової інфраструктури» [167, с. 232].

Співвідношення регулювання і дерегулювання не має чіткої межі. Проста демонстрація методів дерегулювання, як більш ефективних, не говорить про те, що регулювання є другорядним методом організації економічної діяльності. Наприклад, А. Вільямсон вважає, що недоліки саморегульованої політики коливаються в залежності від виду і форм регуляторної діяльності. Все залежить від оцінок конкретного транспорту, їх застосування, і можливо, що «очікувані переваги відмови від регуляції можуть виявитися ілюзорними.» Нечітко специфіковані права власності на підприємствах зі змішаною формою власності є головною причиною їх банкрутства. Така ситуація добре відома щодо суспільної власності, нераціонального, а іноді і просто варварського використання ресурсів, що знаходяться в спільному використанні [167].

Таким чином, незважаючи на те, що існують багато проектів, пропозиції, щодо реформування залізничного транспорту України, на



сьогодні ця проблема залишається в стадії дослідження і об'єктивної необхідності. Це перший крок на шляху адаптації залізничного транспорту України до стандартів Європейського Союзу, а також застосування прозорих фінансових і господарських механізмів для надання можливості приватним компаніям вийти на ринок залізничних перевезень. Головна мета реформи – це підвищення прибутковості ПАТ УЗ, пропорційно зростанню обсягів виробництва, збільшення інвестування, відрахувань до держбюджету, заробітних плат співробітників компанії, і т. д.

У свою чергу, Міністерство інфраструктури завдання реформування на 2016-2017 рр. визначає таким чином: завершення створення ПАТ «Українська Залізниця» (корпоратизація і створення профільних холдингів) зміна організаційної структури, прийняття нового закону «Про залізничного транспорту України», побудова ефективної, прозорої системи закупівель, зміна тарифної системи [91] Потрібно зазначити, що поставлені завдання, не дивлячись на їх важливість, не повністю відповідають потребам підприємств цієї сфери. В запланованих рішеннях не забезпечується господарська самостійність і відповідальність підприємств, а без цього неможливо досягти їх ефективного і безпечного економічного розвитку. Саме тому, так гостро поставлено питання про виявлення існуючих і очікуваних загроз і розробці на цій основі концепції економічної безпеки системи економічної безпеки на підприємствах залізничного транспорту.

В результаті проведеного аналізу фінансового стану підприємств залізничного транспорту і запланованих міністерством інфраструктури змін, запропонований авторський підхід до розробки концепції економічної безпеки підприємства. Він представлений у вигляді алгоритму системи економічної безпеки підприємства. Облік існуючих і потенційних загроз і ризиків визначає оперативні та прогностичні цілі функціонування системи економічної безпеки. Це дозволяє сформувати відповідні механізми і інструменти її досягнення.

Запропоновано сформулювати Концепцію системи економічної безпеки підприємства, яка буде здійснюватися в 4 етапи:

1 етап – аналіз загроз і фінансових ризиків для стратегічних зон господарювання (СЗГ) підприємства, які існують в даний час і прогножуються в майбутньому;

2 етап – постановка мети формування системи економічної безпекою підприємства;

3 етап – розробка стратегії економічної безпеки підприємства та СЗГ.

4 етап – реалізація стратегії економічної безпеки підприємства.

Всі етапи взаємопов'язані і є складовими елементами циклу стратегічного управління системою економічної безпеки підприємства.

Таким чином, концепція економічної безпеки розглядається нами в функціонально-структурному аспекті, тобто як сукупність взаємопов'язаних систем безпеки, що відображають функціонування окремих «блоків» або сфер системи економічної безпеки підприємства в певній внутрішній послідовності (алгоритм), і за допомогою яких нейтралізуються можливі небезпеки і загрози (рис. 5.12).

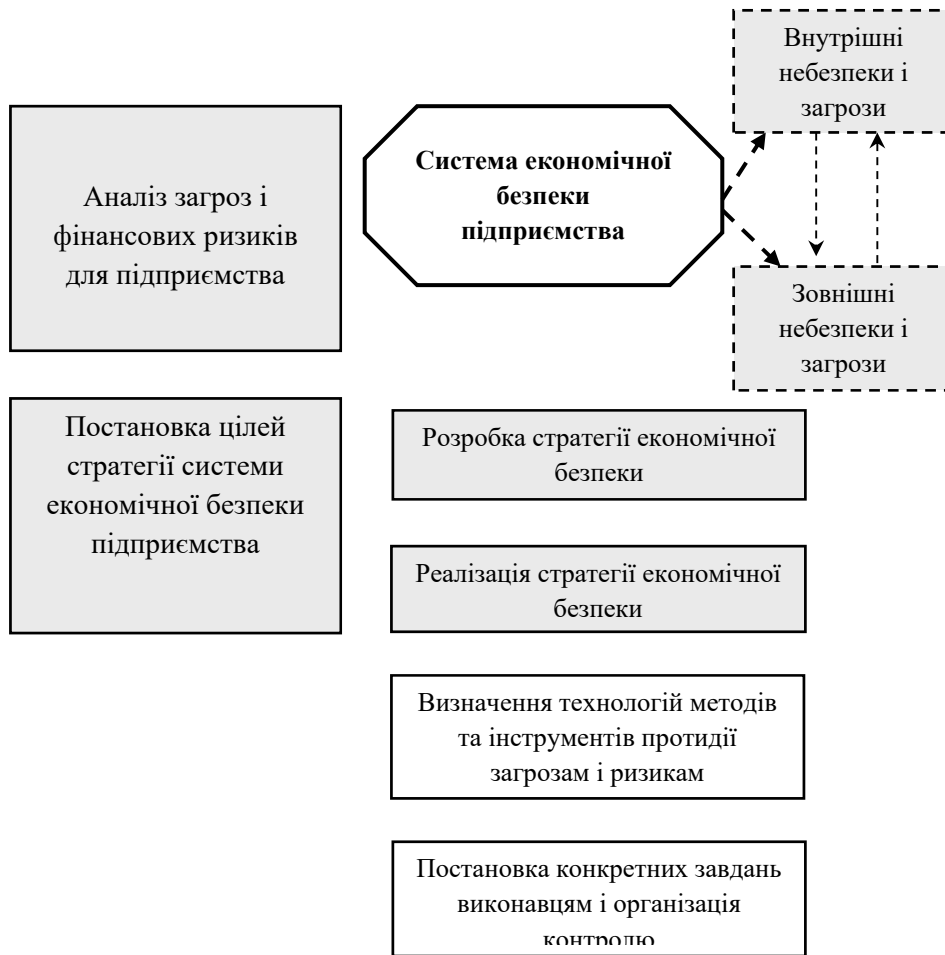


Рис. 5.12. Алгоритм системи економічної безпеки підприємства.

Зазначені особливості розвитку залізничного транспорту в Україні підтверджують, що в останні роки основні проблеми, які притаманні залізницям в розвинених європейських країнах, властиві та для українського залізничного транспорту. В Україні вони мають особливо гострий характер. По-перше, кризові явища в національній економіці поглиблювалися протягом декількох десятиліть. По-друге, спостерігається невизначеність в формах і термінах реформування залізничного транспорту України. А це провокує невизначеність і ризики в економічній діяльності цього виду транспорту. Реформи, які почалися на залізничному транспорті, крім централізації фінансових потоків і систем управління, підвищення тарифів і створення нового апарату управління холдингами, поки ще не дають перспектив суб'єктам господарювання. Тому вельми актуальною є розробка цілісної концепції та послідовної реалізації економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Реструктуризація підприємств залізничного транспорту є однією з головних умов підвищення рівня економічної безпеки. Існують такі шляхи її здійснення:

- розробка інтегральних показників забезпечення рівня економічної безпеки ДП «Придніпровська залізниця»;
- формування економіко-інформаційної системи забезпечення економічної безпеки підприємства;
- використання світового досвіду реструктуризації залізничного транспорту в контексті економічної безпеки.

Обґрунтування необхідності формування концепції економічної безпеки та розробки методики оцінювання рівня економічної безпеки Придніпровської залізниці здійснено на основі дослідження основних складових фінансового управління.

Основними компонентами фінансово управління є такі процеси:

- створення доданої вартості (як підприємство може збільшити або згенерувати максимальну майбутню вартість);
- управління собівартістю (системою управління витратами, зміна менеджменту, організаційна культура, комунікація, лідерство);
- вимірювання вартості (оцінювання діяльності підприємства з урахуванням імовірної динаміки змін зовнішнього та внутрішнього середовища організації).

Концептуальна схема складових фінансово-орієнтованої системи управління підприємством ДП «Придніпровська залізниця» в контексті забезпечення її економічної безпеки, представлена на рис. 5.13.

	Рівень управління	Суб'єкти управління	Процеси управління	Фінансові інструменти	Об'єкти управління	Очікувані результати управління
Корпоративне управління	Стратегічний	Власники Менеджмент вищої ланки Стейкхолдери (акціонери)	Розробка Затвердження Реалізація Стратегічний контроль	Фінансові активи Фінансові зобов'язання Інструменти власного капіталу Похідні фінансові інструменти	Структура власності Структура капіталу Рівень фінансово-економічної безпеки	Вартість підприємства

Рис. 5.13. Концептуальна схема складових фінансово-орієнтованої системи управління підприємством ДП «Придніпровська залізниця»

Концепція економічної безпеки підприємства ДП «Придніпровська залізниця» – це система довгострокового управління економічною безпекою з урахуванням існуючих і потенційних загроз та ризиків, визначенням оперативних і майбутніх цілей діяльності системи економічної безпеки, формуванням стратегії та гнучкості планів відповідно змін внутрішнього та зовнішнього інституціонального середовища підприємства.

Концепцію системи управління економічною безпекою підприємства ДП «Придніпровська залізниця» подано на рис. 5.14.

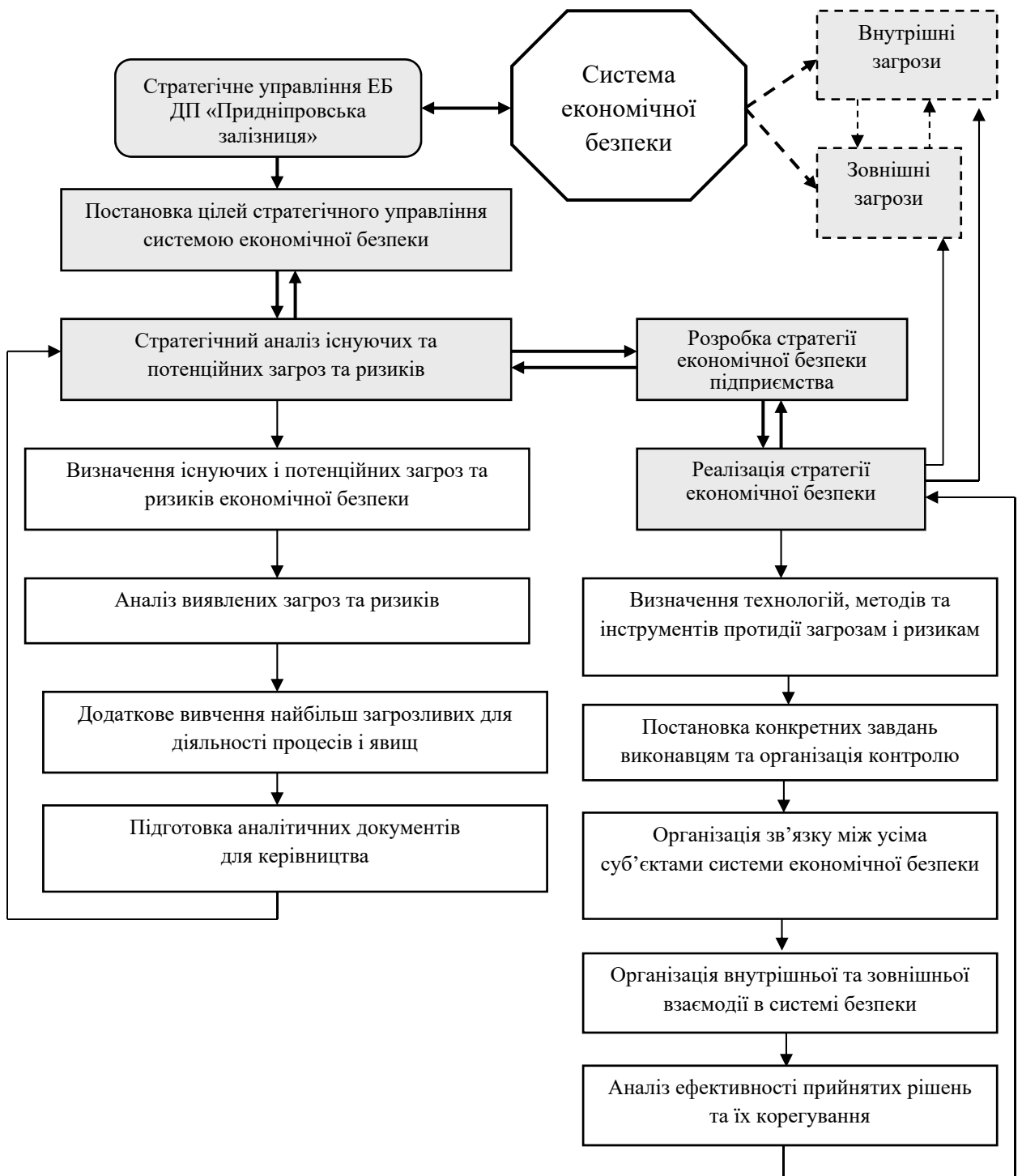


Рис. 5.14. Концепція стратегічного управління системою економічної безпеки Придніпровської залізниці.

Процес управління системою економічної безпеки підприємством ДП «Придніпровська залізниця» подано на рис. 5.15.

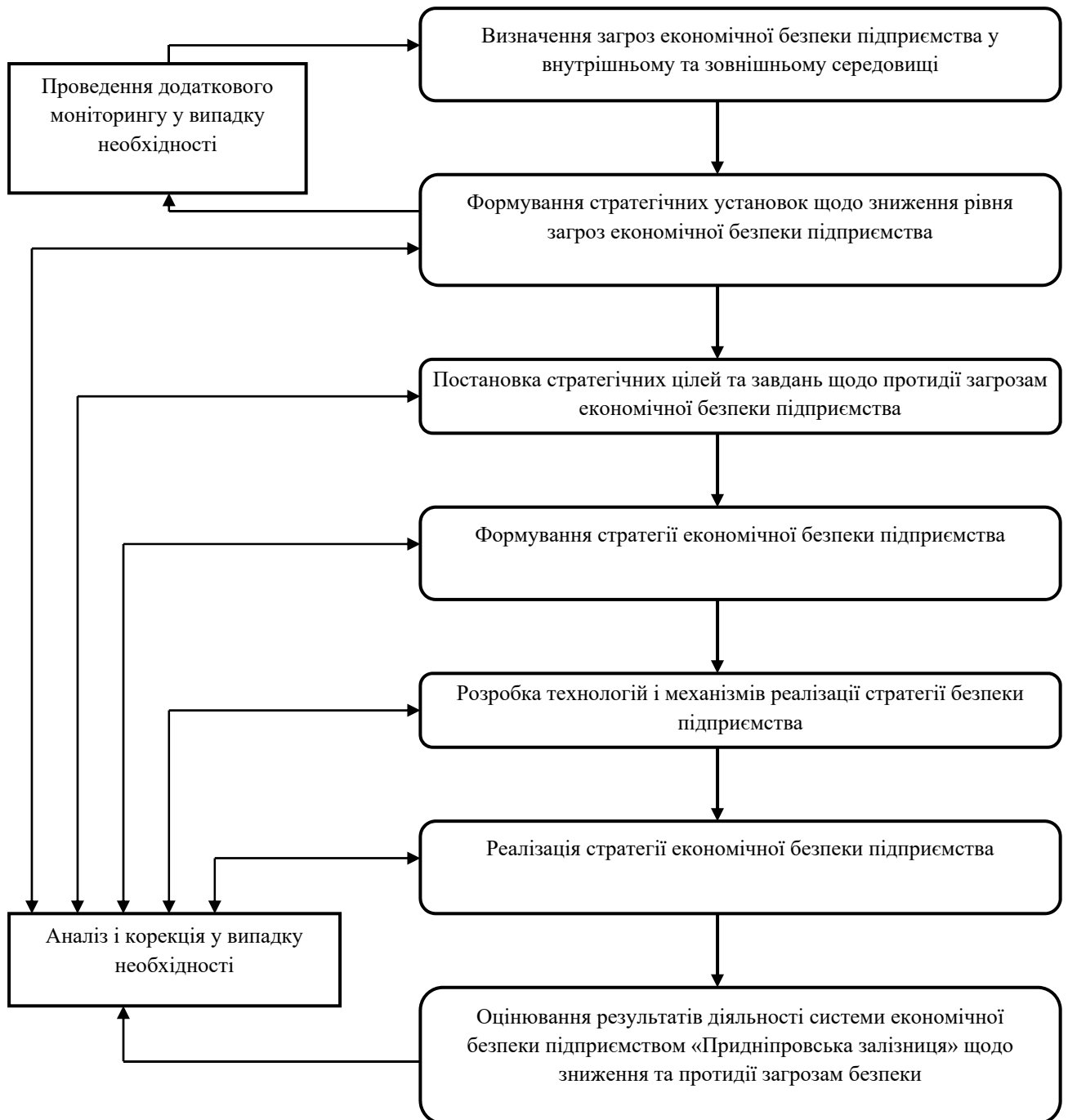


Рис. 5.15. Процес управління системою економічної безпеки підприємством ДП «Придніпровська залізниця»

У Концепції формування системи економічної безпеки підприємства ДП «Придніпровська залізниця» виокремлено чотири етапи:

- 1) постановка мети формування системи управління економічною безпекою;
- 2) стратегічний аналіз загроз і ризиків для діяльності підприємства, що існують у поточний час, та прогнозування появи нових у перспективі;
- 3) розробка стратегії економічної безпеки підприємства;
- 4) реалізація стратегії економічної безпеки.

Усі вони взаємозв'язані і є складовими циклу стратегічного управління системою економічної безпеки підприємства ДП «Придніпровська залізниця».

Інтегральне оцінювання рівня економічної безпеки, перш за все, ґрунтується на використанні традиційних показників, темпів їхньої зміни та ймовірності реалізації специфічних ризиків. Процедура проведення розрахунків складається з таких етапів:

1. Визначення нормативного рівня показників кожної складової економічної безпеки (фінансової стійкості; інформаційної, ефективності інвестицій в інформаційні технології, ефективності володіння інформацією, новизни інформації тощо).

2. Визначення системи цільових показників, сформованої на попередньому етапі, на поточний період, а також визначення темпів їхньої зміни (вибір того чи іншого показника здійснює керівництво підприємства на базі корпоративної стратегії розвитку).

3. Визначення системи ризиків, що впливають на діяльність підприємства, їх реструктуризація за складовими та оцінювання ймовірності їх здійснення (формування переліку можливих загроз за кожною складовою).

4. Визначення порівняльних індексів (співвідношення фактичного значення кожного показника з його нормативним (середньогалузевим) значенням) за кожним показником у розрізі складових економічної безпеки підприємства.

5. Визначення рівня економічної безпеки для кожної складової як добутку темпів зміни показника (не менше ніж за три роки), коефіцієнта



вагомості кожного показника в системі оцінювання кожної складової, що визначає керівництво (аналітик) на основі стратегічних цільових орієнтирів та загальної ймовірності реалізації ризиків цієї складової.

6. Визначення загального показника економічної безпеки цього підприємства як суми оцінки фінансової, техніко-технологічної інтелектуальної та кадрової, інформаційної, екологічної, політико-правової, силової складових економічної безпеки.

З урахуванням названих чинників аналізують чутливість загального показника реалізації найімовірніших загроз та визначають коефіцієнти еластичності за кожною складовою. На основі отриманих результатів аналізу формують систему організації економічної безпеки підприємства з урахуванням ієрархії складових, що мають найбільший вплив.

Можна виділити чотири ключові сфери стратегії економічної безпеки підприємства ДП «Придніпровська залізниця»:

- забезпечення зростання дохідності капіталу;
- формування джерел фінансових ресурсів підприємства;
- забезпечення фінансової стабільності та нейтралізація фінансових ризиків підприємства;
- інвестиційно-інноваційна стратегія.

Враховуючи те, що на ринкову вартість підприємства впливають такі основні фінансові показники, як прибутковість та приріст чистого грошового потоку, є всі передумови для ефективного розміщення та використання ресурсів, зростання реальних і потенційних фінансових можливостей. Але узагальнюючу оцінку можна отримати на основі подальшого аналізу фінансового стану підприємства.

#### **5.4. Вдосконалення компетенцій персоналу для підвищення рівня економічної безпеки підприємства**

Прорив на зламі XX і XXI ст. принесли світу та Україні значні політичні, економічні, соціальні та гуманітарні зміни. Прорив цей, по суті прорив тисячоліть, стимулює уяву людей, пробуджуючи їх до поглибленої рефлексії над минулим, сьогоденням і майбутнім, ставить питання про характер, екзистенціальне формулювання прогнозів (а часто – бачення), що стосуються різних сфер нашого життя. Багато хто з вчених звертають увагу на те, що в процесі розвитку цивілізації людина створила блага матеріальні, технічні та наукові, досягнувши високих стандартів у цих галузях суспільного життя. Реалізація цілей індустріальної епохи принесла розвиненим суспільствам почуття економічної безпеки, підвищила стандарт матеріального буття, збільшила продуктивність праці, створила безпрецедентні можливості спілкування між людьми та народами в усіх її вимірах.

Разом із багатьма позитивними змінами настала, однак, глобалізація загроз і викликів, з'явилися нові негативні явища, такі як, наприклад, прогресуюча деградація економіки країни, погіршення рівня життя громадян України, безробіття тощо. В економічному розумінні поглиблюється дихотомічний поділ на бідних і багатих. У військовій сфері виникла загроза нової світової війни. Вирішення цих важливих проблем залежить від людини, її світогляду, здатності до формування відповідного людського капіталу. Фундаментальне значення людського капіталу як показника економічного зростання, розширення можливостей вибору та розвитку людини, інноваційність, зростання продуктивності та конкурентоспроможності підприємств, розвитку економіки, що ґрунтується на знаннях, обмеження суспільних і економічних нерівностей – усе це демонструє, що його розвиток не може обмежуватися лише механізмами ринку. Актуальності набуває проблематика використання нематеріальних ресурсів підприємства, до яких

належить така діяльність підприємства, як управління знаннями, компетенціями, талантами, що визначено в різноманітних аспектах, але науковці зазвичай не відображають повною мірою суті цього процесу. Деякі автори трактують управління знаннями як процес, завдяки якому підприємство генерує банк знань, людського капіталу та інтелектуального капіталу [181, s. 2]. Управління знаннями складається із чотирьох процесів перетворення знання «тихого» та формального, а саме: адаптації, екстерналізації, поєднання та інтернаціоналізації [208]. У результаті цих процесів формуються процеси організаційного навчання. Це отримання, організація, розповсюдження та скоординоване застосування знань в організації. Управління знаннями полягає, зрештою, в інтеграції цих сфер організацій, пов'язаних з отриманням знань працівником, групою чи всією організацією, створенням знань, їх поширенням і використанням.

Таким чином, управління знаннями визначається формуванням певного комплексу специфічної діяльності та ініціатив, прийнятих через суб'єкта господарювання з метою підвищення якості та обсягів організаційного знання. Із цією темою тісно пов'язане практичне застосування теоретичних положень контролінгу персоналу, знання, компетенцій, професійного розвитку людського капіталу.

Важливі аспекти щодо дослідження формування людського капіталу у сфері економічної безпеки досить точно відображені в теорії контролінгу персоналу (від англ. to control – контролювати, управляти), що пов'язаний з низьким рівнем менеджменту. Саме некваліфіковані та помилкові дії керівництва деяких підприємств призвели значну кількість суб'єктів господарювання на межу банкрутства. Контролінг – це один із найновіших напрямів інформаційно-економічного розвитку підприємства [76, с.14]. Його суть полягає в оволодінні економічною ситуацією, досягненні кінцевих цілей діяльності підприємства. Його можна використовувати як певний механізм, засіб, інструмент передбачення господарської та комерційної ситуації на підприємстві з метою оволодіння ситуацією та подолання існуючих загроз. У

цьому розумінні він є складовою економічної безпеки підприємства. Разом із тим існує та концептуалізація підходів до контролінгу, спрямована на виявлення всіх можливих ризиків [79, с. 9].

Мета контролінгу персоналу полягає в застосуванні потенціалу людського капіталу в протидії прийняттю помилкових рішень. Головна ідея такого підходу управління людським капіталом полягає в тому, щоб якнайкраще використати цей механізм і постійно його вдосконалювати з метою примноження успішності підприємства. На думку Х. Воллмуз, контролінг персоналу є понад функціональним механізмом управління підприємством, що спирається на прийняття різноманітних рішень управлінців [244]. Контролінг може бути використаний і як підсистема управління, яка, з одного боку, забезпечує, а з іншого – допомагає в процесах планування, управління та контролю, а також координації системи. Із цього погляду, контролінг є елементом сучасного управління, який допомагає менеджерам у виборі відповідних рішень через отримання потрібної їм інформації [232].

З методологічного погляду, контролінг є балансуванням матеріального прогресу підприємства та формування людського капіталу у сфері економічної безпеки у вигляді заохочення (заангажування), культивування соціальних, моральних і духовних цінностей.

Одним з найпотужніших та найефективніших засобів стимулювання персоналу до творчої та активної праці є заохочення персоналу до якісної праці, управління та використання талантами персоналу, управління їх компетенціями.

Складовою закріплення економічної безпеки можна вважати та управління талантами, яке передбачає формування комплексу управлінської та кадрової діяльності щодо здібних, обдарованих працівників, які здатні зробити суттєвий внесок у розвиток підприємства, досягнення його цілей. Талант працівника потрібно розглядати як важливий фактор потенціалу організації. Такі зарубіжні науковці, як Lawler III E.E. (2008), D. Rees (2008),

Н. Bieniok (2010), зазначають, що талант передбачає володіння працівниками особливими здібностями, а саме підвищеним інтелектуальним потенціалом, специфічними здібностями (стосуються окремих видів діяльності), креативністю (новації, оригінальність, швидкість і гнучкість мислення), здатністю до вирішення нових та нетрадиційних проблем, відкритість для багатозначності та невизначеності, вразливість і багата емоційність (емоційний інтелект), сприйняття ризику, заохочення в праці (витримка в досягненні мети, працьовитість, захоплення працею), внутрішня дисципліна, витримка, схильність до боротьби, віра у власні можливості [222, 181]. Такі підходи до управління талантами підкреслює вміння розпізнавання сильних сторін працівників, а також відповідного застосування таланту працівника до певної сфери відповідальності.

До чинників посилення економічної безпеки потрібно також включити управління компетенціями, що спрямоване на ідентифікацію, формування та розвиток компетенцій, які створюються, реалізуються (застосовуються) у працівників підприємства.

Для реалізації вказаних чинників економічної безпеки та ефективного управління персоналом на підприємстві потрібно проводити таку методичну та організаційну діяльність:

- визначення необхідних компетенцій на робочих місцях;
- встановлення наявних компетенцій у всіх працівників;
- визначення можливостей, зацікавленості та преференцій управлінців та менеджерів у зв'язку з їх розвитком і проектуванням;
- розробка кар'єрних сходінок;
- виявлення прогалин у компетентностях;
- діяльність, пов'язана з усуненням проблем відсутності компетенцій, методична та психологічна підготовка менеджерських кадрів і працівників до змін та діяльності в майбутньому [225].

Таким чином, структурний підхід до системи управління компетенціями на підприємстві включає фахівців, які проектують,

обслуговують, а також модифікують виробничі системи. Вони можуть бути працівниками підприємства або співпрацювати з ним як зовнішні експерти, а також розробляти методики, що включають технології та засоби, які можуть бути самостійно створені на підприємстві або адаптовані до його потреб, і завдяки яким можна реалізовувати певні проекти. У такій системі мають знайти застосування допоміжні комп'ютерні технології створення, актуалізації чи розповсюдження баз даних, доступу до інформації, управління процесами, а також інформації про бюджет підприємства.

Останніми роками в науковій літературі все більшої популярності набуває концепція управління капіталом людським через заохочення, мета якого полягає в «інтелектуальній і емоційній відданості організації як мірі вольових зусиль у спільній роботі працівників» [230].

Необхідними умовами, але не завжди достатніми для заохочення, є позитивне ставлення до працівників з боку керівництва та отримання працівниками задоволення від роботи. Тому провідними чинниками в існуючих концепціях сутності заохочення є:

- заохочення як тип позиції працівника;
- поведінкові заохочення, які виражаються специфікою поведінки;
- заохочення, засновані на взаємному обміні знаннями між співробітником і організацією.

На кожному підприємстві залізничного транспорту керівники мають формувати та розвивати власну, корпоративну систему заохочення та стимулювання персоналу. Найкращим інструментом регулювання поведінки персоналу є система матеріальних стимулів: заробітна плата, премії, дивіденди тощо. Їх треба застосовувати з урахуванням фінансового стану підприємства, професійного, освітнього, вікового стану працівників. Крім того, можуть бути та такі стимули, як надання додаткових оплачуваних відпусток, оплата медичних послуг, дотації на транспортні витрати, допомога при виході на пенсію, підвищення освітнього рівня та перепідготовка за

рахунок підприємства, надання безпроцентних позичок, продаж товарів за пільговими цінами тощо.

Заходи заохочення нематеріального характеру мають забезпечувати моральне задоволення з урахуванням особистих нахилів працівників, їхніх спрямувань, здібностей, освіти, кваліфікації, культури, статусу.

Вдале поєднання заходів матеріального та морального стимулювання працівників буде сприяти у формуванні мотивів сталої та тривалої дії, які відзначаються глибоким проникненням у внутрішній світ людини та здатністю викликати втіху від самої роботи, усвідомлення її важливості, захопленості нею. Це має надзвичайно важливе значення для ефективного управління персоналом, оскільки забезпечує найповніші прояви його трудової активності.

Адміністрація має своєчасно здійснювати оцінювання трудової діяльності працівника та застосовувати заходи матеріального та морального заохочення. Несвоєчасна, необ'єктивна чи неправильна оцінка праці того або іншого працівника не лише знижує його ділову активність, а та негативно позначається на його моральному стані. Соціологічними дослідженнями встановлено, що постійна увага до працівників та доброзичлива атмосфера можуть підвищити продуктивність праці на 300%, схвалення – привести до покращення роботи на 87,8%, а зауваження – лише на 11,9%.

Заохочення персоналу до сумлінної праці означає щире зацікавлення і стурбованість своєю роботою, пристрась до неї, прийняття добровільних зусиль, які виходять за межі формальних обов'язків [190].

У підходах і концепціях управління важливим є врахування проявів самостійних ініціатив у нестандартних ситуаціях. Вони повинні відповідати інтересам організації або власній ролі, професії, праці [202]. Це може бути ідентифіковано з позицією, що приводить до нівелювання межі між роботою та особистим життям працівника. Позиція заохочення викликає в працівника таку поведінку, згідно з якою він готовий до реалізації особистих, організаційних чи професійних цілей діяльності та виражає готовність до

відповідальності, самостійності діяльності в ситуаціях нестандартних (небезпеки, ризику, невизначеності). Це означає для співробітників готовність до діяльності, що надає високий ранг інтересам організації, навіть пріоритет над важливими інтересами особистості.

З погляду інтересів організації, найбільш важливим є заохочення працівників як функціональних суб'єктів. Головними чинниками такого заохочення є: стабілізація (прагнення до належності організації), ідентифікація із цілями та цінностями організації, пристрасть професійна (узгодження змісту праці з власними інтересами, особистими якостями та прагненнями), ефективна діяльність на користь організації [189; 190].

Особливим показником заохочення є фізична, емоційна та інтелектуальна прихильність до організації. Управління людським капіталом через заохочення являє собою комплексний і динамічний набір рішень, методів, технік, які впливають на професійну активність співробітників.

Відповідно, найбільш повноцінним та прийнятним визначенням суті економічної безпеки є такий стан функціонування, за якого підприємство і його продукція є конкурентоспроможними на ринку та одночасно гарантується найбільш ефективно використання ресурсів, інтелектуального та кадрового потенціалу [194, с. 18].

Основні напрями розвитку наукових засад управління підприємством засновані на тому, що люди – працівники підприємства є не кадрами, а людськими ресурсами, і цінність таких ресурсів зростає. Тому на зміну системи управління кадрами прийшла система управління людським капіталом, яка відіграє важливу роль у забезпеченні умов конкурентоспроможності та довгострокового розвитку підприємства. Ця система заснована на концепції людських ресурсів, що визнає необхідність капіталовкладень у формування та розвиток людських ресурсів.

Резюмуючи, можна стверджувати, що кожна з репрезентованих сучасних концепцій управління підприємством тлумачить людський капітал як ресурси підприємства, стратегічні засоби, завдяки яким суб'єкт має



можливості формування конкурентних переваг на ринку. У всіх концепціях підкреслено, що витрати на розвиток людського капіталу слід розуміти як довготермінову інвестицію підприємства у власну економічну безпеку, що приносить їй користь матеріальну та нематеріальну.

Очевидно, що підходи різняться між собою, але можна знайти та багато спільного. Усі вони належать до традиційних елементів управління людськими засобами, а їх поєднання сприяє вирішенню проблем у майбутній діяльності підприємства, пов'язаних з працівниками, а також прогнозуванням та адаптацією підприємства до змін умов функціонування в майбутньому. А це відповідає завданням забезпечення економічної безпеки підприємства.

Персонал підприємства залізничного транспорту, без сумніву, є одним із найцінніших ресурсів. До його складу входять люди, індивідуальна участь яких у виробництві, їх професійні якості, знання та спроможності суттєво впливають на ефективність діяльності підприємства. Ефективність діяльності персоналом підприємства залізничного транспорту вимагає скоординованих і професійних дій у складних умовах, що постійно змінюються. Тому ефективне управління людськими ресурсами має ґрунтуватися на вмілому оцінюванні компетентності персоналу підприємства залізничного транспорту, взаємному визначенні чітких цілей, ролей і обов'язків членів команди, своєчасному прийнятті ними рішень. Провідне значення має також справедлива винагорода за результати роботи.

У класичній економічній теорії традиційно застосовують модель раціональної економічної людини, яка намагається максимізувати власну вигоду, задоволення, користь тощо. Такий підхід свідчить про односторонність мислення та зводить багатогранну психологію людини до окремих проявів. До того ж, така модель недооцінює людину як соціального індивіда. При виборі моделі економічної поведінки людині доводиться лавірувати між прагненнями до суворого абстрактно-теоретичного образу та відображення реальності. В. Автономов зауважує, що віддаючи перевагу тій чи іншій моделі, вчені тим самим роблять вибір між точністю та

реалістичністю аналізу. Чим менше факторів беруть для розгляду, тим більш певний теоретичний результат (пояснення або прогноз) можна отримати, але відстань між теоретичним вибором і реальною поведінкою модельованих економічних суб'єктів може виявитися занадто великою: проблема, яку ми вирішуємо, може бути мало схожою з тією, яку намагалися вирішити. Навпаки, менший ступінь абстракції дає змогу виявити велику кількість факторів, що впливають на людину, але, як правило, не дають однозначних пояснень або прогнозів [2].

Стратегічний підхід до безпеки економічної діяльності підприємства залізничного транспорту визначає працівників, персонал як певні активи, людський капітал, який у поєднанні з принципами раціонального управління, а також матеріальними та нематеріальними активами уможливорює досягнення певних конкурентних переваг підприємства на ринку.

Навіть найвеличніші ідеї щодо змін та модернізації можуть виявитися малоефективними без цілісного аналізу можливостей, що втілені в особі працівника. Так, усі вищезгадані чинники мають відповідне місце в роботі з кадровим персоналом. Саме вони формують кадрову складову економічної безпеки залізничного транспорту (рис. 5.16).

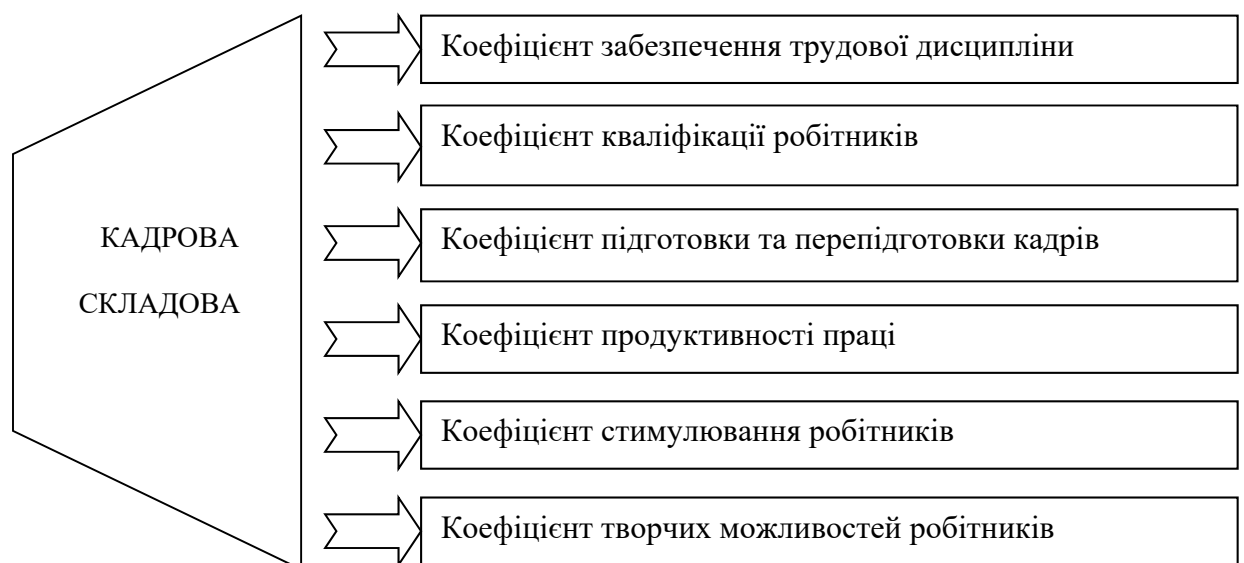


Рис. 5.16. Показники, які характеризують кадрову складову економічної безпеки залізничного транспорту

Отже, ефективної економічної безпеки досягають завдяки відповідним ресурсам на певних функціональних ланках підприємства залізничного транспорту, головним з яких є кадрове забезпечення (підбір і розстановка кадрів, підвищення професіоналізму, просування кадрів, контроль за лояльністю та відданістю фірмі, системи заохочення, відповідальності та мотивації праці) [156, с. 36].

Модель людини в новітніх економічних теоріях нагадує матрицю, рядки котрої утворюють різноманітні методологічні підходи щодо поведінки людей, а стовпчики – різноманітні економічні задачі.

Для нового бачення сучасних моделей економічної людини порівняно з моделлю людини класичної економічної теорії характерні менша абстрактність, змінна та далека від оптимальної раціональна поведінка, неусунена інституціональна невизначеність, великий вплив ментальності, звичок, правил прийняття рішень тощо [20, с.23]. До середини ХХ ст., коли в розвинених країнах Заходу були забезпечені високі стандарти споживання, розвиток технологій зажадав від людей, залучених до господарських процесів, не тільки першокласної освіти, а та творчих здібностей. Із цього моменту стимули та мотиви почали неминуче модифікуватися [62, с. 62]. І специфічні особливості такої модифікації знайшли найбільше відображення в концепціях людського капіталу.

Отже, для ефективного управління персоналом у системі економічної безпеки підприємства залізничного транспорту мають бути враховані кадрові чинники, передусім, достатня кількість персоналу, який займається питаннями безпеки, його професіоналізм; інтелектуальні – залучення висококласних спеціалістів і науковців, що дає змогу запроваджувати нові системи безпеки. Ці засоби потребують комплексного поетапного застосування, а не одночасного запровадження. Усі вони входять як складові до поняття людського капіталу.

Незважаючи на довготривалі дискусії про зміст категорії людського капіталу в дослідженнях зарубіжних (Г. Беккер, А. Сміт, С. Кузнець, І. Фішер, Т. Шульц) і вітчизняних учених (В. Геєць, В. Глушков, В. Терещенко, А. Ткач, А. Чухно), формування відповідної теорії триває.

Одним з обов'язкових аспектів діяльності такого складного комплексу, як залізничний транспорт, є освітній рівень кадрового потенціалу. Основою накопичення інтелектуального потенціалу підприємства є забезпечення стимулювання відповідної освіти та підготовки кадрів, їх перепідготовки, підвищення кваліфікації. Усі розвинуті країни світу переходять на шлях накопичення інтелектуального людського капіталу, що забезпечує перехід економіки на інноваційний шлях розвитку. Наприклад, у Японії вже впроваджують перехід до загальної вищої освіти [156, с. 186].

Українські залізниці посідають перше в Європі місце за перевезеннями вантажів, належать до найбільш безпечних, є одними з найбільших у країні роботодавців та платників податків, мають висококваліфікований кадровий потенціал. Треба лише по-новому подивитися на свої можливості [93]. Українські залізниці мають реальні перспективи та можливості для зростання. Наказами Укрзалізниці затверджені положення: «Про професійне навчання робітників на підприємствах залізничного транспорту України», «Про підвищення кваліфікації керівників і фахівців, які працюють на залізничному транспорті», а також видано накази «Про затвердження «Правил проведення іспитів на присвоєння професійної кваліфікації робітників залізничного транспорту України» та «Про заходи щодо покращення якості професійної підготовки працівників залізничного транспорту» тощо.

Таким чином, на залізничному транспорті сформовано нормативно-правові засади для організації професійного навчання кадрів на виробництві. Але конкретна робота з реалізації цих положень тільки розпочинається. Так, Департаментом пасажирських перевезень далекого сполучення Укрзалізниці оголошено професійний відбір на посади начальника поїзда (пасажирського).

Відтепер серед основних вимог до претендентів – повна вища освіта залізничного напрямку (спеціаліст), для роботи на фірмових та поїздах міжнародного сполучення – обов'язкове знання іноземної мови тощо. Передбачено також професійне багатопрофільне тестування. Серед компетенцій, якими має володіти начальник поїзда, – вирішення нестандартних та конфліктних ситуацій, надання першої долікарської медичної допомоги. Новий професійний підхід до кадрового відбору начальників пасажирських поїздів є більш жорстким та системним порівняно з попереднім [92].

Більшу частину таких можливостей треба віднаходити в кадровому потенціалі підприємства, перш за все, у потенціалі управлінського складу. Не таємниця, що багато з них малоефективну роботу схильні ставити в повну залежність від зовнішніх обставин і часто недостатньо визнають систематичне підвищення професійної кваліфікації пріоритетним завданням.

Аналіз кадрового складу управління Придніпровської залізниці свідчить, що основну частку становлять працівники передпенсійного віку (більше ніж 50 років) і пенсійного віку, відповідно 27% і 4%. Це майже третина всього управлінського складу. Серед керівного складу пенсіонерів майже 5%. На залізничному транспорті функціонує потужна та розгалужена система професійного розвитку працівників, яка включає в себе навчальні комплекси безпосередньо на підприємствах галузі та власні навчальні заклади – центри професійного розвитку персоналу (центри професійної освіти). Загалом на залізницях функціонують 11 галузевих професійно-технічних навчальних закладів, які проводять підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації робітничих кадрів. Серед апарату управління залізниці перепідготовку у вигляді підвищення кваліфікації пройшли 15% працюючих (табл. 5.5).

**Аналіз управлінського персоналу Придніпровської залізниці  
станом на 1 лютого 2015 р**

Кількість працюючих	Усього	Працівники пенсійного віку	Працівники передпенсійного віку (більше ніж 50 років)	АУП (без урахування керівного складу гр. 10)	Керівний склад	Пенсіонери
<i>Всього по залізниці, у тому числі:</i>	1320	48 (4%)	360 (27%)	859	341	16(5%)
Апарат управління залізниці	859	38 (4%)	260 (30%)	525	211	12 (6%)
Локомотивне господарство	67	2(3%)	17 (25%)	50	16	1(6%)
Господарство приміських пасажирських перевезень	47		7 (15%)	40	9	
Господарство електропостачання	39		2 (5%)	26	13	
Вагонне господарство	49	2 (4%)	11 (22%)	39	11	1 (9%)
Господарство перевезень						
Комерційне господарство						
Пасажирське господарство	84	3 (4%)	28 (33%)	68	16	
Колійне господарство	50		4 (8%)	31	20	
Господарство сигналізації та зв'язку	26		6 (23%)	16	10	
Решта служб і господарств	99	3 (3%)	25 (25%)	64	35	2 (6%)

Підготовку чи перепідготовку з інших професій не пройшов ніхто з управлінського складу. Таким чином, потрібно щонайменше 6 років для того, щоб підвищення кваліфікації пройшов весь персонал. А на сьогодні оновлення знання відбувається менш ніж за три роки, а компетенцій – за півтора року [86]. Загалом період напіврозпаду має бути рівним періоду підвищення кваліфікації працівника. Аналогічна ситуація та у інших структурних підрозділах Придніпровської залізниці.

Останнім часом у зв'язку зі зміною технологічних процесів роботи на залізничному транспорті, активним упровадженням сучасних інформаційних технологій зменшується потреба в представниках деяких робітничих

професій. Так, через зміни в технології роботи пасажирського господарства зменшується потреба в провідниках пасажирських вагонів, таксувальниках перевізних документів, квиткових касирах. При реорганізації цехів харчування пасажирських вагонних депо, центрів з обробки пасажирських документів проводили заходи з перепідготовки працівників при переміщенні на інші посади. Разом з тим, через упровадження новітньої техніки та технологій, які вимагають проведення робіт вищої складності, виникає потреба у висококваліфікованих працівниках, зокрема в робітниках високих кваліфікаційних розрядів, у тому числі з вищою освітою. Тому так важливо здійснювати на підприємстві систематичну перепідготовку, у тому числі з інших професій, підвищення кваліфікації, навіть підготовку фахівців з нових професій.

На Придніпровській залізниці розробляють та здійснюють програми навчання персоналу, у тому числі з питань безпеки, з метою підвищення рівня знань і вмінь персоналу у формі підвищення кваліфікації, перепідготовки працівників. Навчання здійснюється неперервно, інтенсивно та постійно вдосконалюється з метою забезпечення живучості підприємства загалом і робочого місця працівника зокрема. Стан перепідготовки працівників Придніпровської залізниці в 2015 р. наведено в табл. 5.6.

Як бачимо, дедалі більшого значення надають якості людського капіталу, тому ми пропонуємо включити його, поряд з матеріальними активами підприємств, до економічного потенціалу підприємства. Це зумовлено тим, що в сучасних умовах економічна безпека підприємства спрямована на реалізацію завдань, що спираються на використання новітніх знань, інформації, формування відповідних до вимог часу компетенцій.

**Стан перепідготовки працюючих на Придніпровській залізниці (2015 р.)**

Господарство	Усього працівників	Прошли навчання			
		Усього	В тому числі		
			Підготов-ка	Перепідготовка, у тому числі з інших професій	Підвищення кваліфікації
Апарати управління залізниць (підприємств)	1320	210			210
У тому числі Локомотивне господарство	6770	1723	8	291	1424
Господарство приміських пасажирських перевезень	1579	382		30	352
Господарство електропостачання	2048	517	15	12	490
Вагонне господарство	4922	1103	16	48	1039
Господарство перевезень	4218	1889	5	176	1708
Господарство контейнерних перевезень і комерційної роботи	1827	641		134	507
Пасажирське господарство	6207	1700	13	124	1563
Колійне господарство	7750	2122	137	599	1386
Господарство будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд	2046	310	10	45	255
Господарство сигналізації і зв'язку	2504	735		19	716
Решта служб і господарств	3461	462	3	247	212
<b>Усього</b>	<b>44652</b>	<b>11794</b>	<b>207</b>	<b>1725</b>	<b>9862</b>

Такий підхід вимагає від управлінців виявлення інтердисциплінарного знання для розв'язання проблем у поєднанні з особистісними специфічними якостями працівників, що утворюють людський капітал підприємства. Працівники не завжди володіють необхідною інформацією: вона може бути недоступною, навіть для осіб, від яких залежать прийняття вирішальних управлінських рішень для досягнення економічної безпеки на підприємстві.



Нерідко ці люди можуть виявитися нездатними зрозуміти цю інформацію. Такі проблеми з розумінням і наявністю інформації та знань у багатьох випадках є важливими та поширеними перешкодами для забезпечення економічної безпеки підприємства. Тому в досягненні економічної безпеки підприємства важливу роль відіграють процеси організаційного навчання: підготовка, перепідготовка, підвищення кваліфікації персоналу. Вони передбачають отримання, організацію, розповсюдження та скоординоване застосування знань в організації.

Отже, рівень розвитку господарської діяльності, упровадження нових інформаційно-комунікаційних технологій зумовлює нові вимоги до рівня кваліфікації персоналу в цілому (здатність генерувати та використовувати новітню інформацію, знання, технології). Будь-які зміни для підприємства завжди пов'язані з ризиками їх невдалого завершення, що відбувається досить часто, втратою конкурентних переваг і неможливістю створення та розвитку нових факторів конкурентоспроможності, адаптованих до нових умов. Тому нововведення в господарській діяльності підприємства перетворюються на додатковий фактор забезпечення економічної безпеки.

Проблема забезпечення сфери залізничного транспорту висококваліфікованими фахівцями, безумовно, пов'язана безпосередньо з їх підготовкою та виділенням коштів на стимулювання та підвищення кваліфікації, поліпшення якості освіти, приведення матеріально-технічної бази освітнього процесу у відповідність до сучасних вимог, тобто те, що сприяє поліпшенню людського капіталу.

Практика діяльності підприємств свідчить, що багато керівників підприємств відмовляються від інвестицій у програми навчання персоналу, підвищення кваліфікації, перепідготовку, оскільки усвідомлюють усі труднощі, пов'язані з визначенням повернення від таких інвестицій. Тому однією з маловивчених сфер забезпечення економічної безпеки є освіта персоналу підприємства, його неперервне навчання та підвищення кваліфікації. У результаті бурхливого розвитку економіки знання виникла

нова парадигма управління підприємством, яка дістала назву «менеджмент, заснований на знаннях». Саме такий підхід вважають провідним чинником розвитку економіки знання, у якій креативним і інноваційним фактором є людський капітал. Саме він сприяє розвитку економіки знання.

Сучасні суспільно-економічні умови діяльності спрямовують стратегію підприємства на реалізацію завдань, що спираються на використання знань, а також на перетворення їх на ціннісний потенціал підприємства. В управлінні інтелектуальним капіталом, як і в концепції контролінгу персоналу чи управлінні знаннями, цілями організації є їх залучення та ефективне використання засобів для досягнення сучасного рівня економічної безпеки.

### **Висновки до розділу 5**

У п'ятому розділі представлено авторський підхід до розробки концепції економічної безпеки підприємства представлений у вигляді системи стратегічного управління економічною безпекою підприємства. Облік існуючих і потенційних загроз і ризиків визначає оперативні та прогностичні цілі функціонування системи економічної безпеки. Це дозволяє формувати відповідні механізми і інструменти її досягнення. Формування системи економічної безпеки підприємства включає такі складові конкуренто спроможності: стратегічне та тактичне планування; організаційно-правове оформлення фінансових потоків; контролінг в управлінні фінансово-економічною діяльністю; вибір ефективних фінансових інструментів; управління фінансовими ризиками; податкове планування; використання інвестиційних рішень; діагностика та прогнозування рівня економічної безпеки підприємства.

У процесі визначення критеріальної бази та розробки системи показників оцінювання рівня економічної безпеки підприємства враховано два механізми його функціонування. Виявляється взаємозв'язок між фінансовими та стратегічними цілями досліджуваного підприємства із

мінімізацією економічних ризиків діяльності, недопущенням можливого банкрутства та недоотриманням частки прибутку.

Розраховане значення інтегрального показника економічної безпеки підприємства дає змогу визначити місце порівнюваного підприємства в сукупності підприємств певної галузі. За допомогою методу вирівнювання даних визначають рівень відхилення показників окремого підприємства від еталонного, у якого значення інтегрального показника економічної безпеки найближче до оптимального.

Математичний опис проведених досліджень виконують на основі методів варіаційної статистики з поєднанням зі стандартними значеннями вхідних показників, що використовується для оцінювання рівня економічної безпеки підприємства. Це дає змогу встановити зв'язок рівня економічної безпеки з результатами фінансово-господарської діяльності підприємства. Створення сучасної інтегрованої інформаційної системи може бути досягнуто одним з двох способів: використанням сучасної структурної системи баз даних та інструментами на новій платформі; прийняття системи накопичення інформації на базі поточних операційних систем.

Результати дослідження, сформульовані у даному розділі, узагальнено в працях автора [117, 118, 119, 120, 122, 131, 135, 139, 143, 144].

## ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення наукової проблеми щодо розроблення теоретичних і концептуально-методологічних положень розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту в умовах реформування галузі. На підставі виконаного дослідження сформульовано висновки теоретико-методологічного та науково-практичного характеру:

1. У процесі аналізу та узагальнення існуючих у вітчизняній та зарубіжній науці поглядів до визначення ключових понять, дістала подальшого розвитку категорія «економічна безпека», яку запропоновано розглядати з когерентної позиції відносно глобальних, регіональних та національних моделей розвитку, тому при побудові моделей економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, потрібно враховувати не тільки національні відмінності але також глобальні, регіональні умови розвитку, а також забезпечувати можливості вдосконалення людського капіталу для підвищення рівня економічної безпеки підприємства за рахунок забезпечення персоналу та управлінців умовами, для реалізації сукупності їх знань, умінь, компетенцій.

2. Дістала подальшого розвитку інституціональна матриця розвитку економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, яка сформована на основі критерію безпеки угоди та умов її реалізації і включає чотири взаємозалежні складові: інституційну структуру (ринок, ієрархію); специфічність активів (низьку, високу); безпеку угоди (слабку, сильну); сектори (суспільний, приватний), та надає можливість підвищити рівень та якість передбачення напрямів розвитку безпеки.

3. Аналіз сучасного економічного простору в інституціональному контексті дозволив сформулювати та розкрити зміст інституціональної парадигми економічної безпеки як дослідницької програми. Вона базується на елементах, які утворюють «ядро» парадигми і «пояси безпеки» Ядро

парадигми дослідницької програми економічної безпеки формують інституціональні сектори (економічна система, система влади, носії цивілізації, стратегічні інституції, сталий розвиток) та імplementовані економіко-правові відносини на взаємодію влади і бізнесу, що створюють можливості безпечної господарської діяльності підприємств у ринковому середовищі в процесі реальної специфікації прав власності. Оболонками дослідницької програми виступають інститути економічної безпеки (права власності, фінансова самостійність, прибутковість, трансакційні витрати, конкурентні переваги, незалежний менеджмент, компетенції персоналу, соціальна відповідальність, імідж тощо) і господарська діяльність підприємств, на основі розробки просторів дії інституціональних матриць та їх типів щодо економічної безпеки. Таке поєднання створює стійкість і стабільність всього інституціонального економічного простору, визначає спосіб, правила і норми господарювання в конкретних умовах.

4. В ході дослідження розвинуто методологічний дискурс генези перетворень в господарстві та їх вплив на підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що дозволив розкрити нові підходи до методології та визначення основних напрямів оцінювання економічного стану підприємств залізничного транспорту, що сприятиме підвищенню гнучкості менеджменту.

5. В результаті проведення аналізу якості систем оцінювання та визначення загроз зовнішнього середовища, розроблено та обґрунтовано науково-методичний підхід щодо оцінки загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту України, на його основі сформовані: економіко-інформаційна, проектна, варіативна та поведінкова моделі економічної безпеки підприємств. Впровадження розроблених моделей сприятиме підвищенню ефективності управління та зниженню рівня ризику та невизначеності в діяльності підприємств залізничного транспорту.

6. Визначено рівень економічної безпеки Придніпровської залізниці та виявлено тенденцію поступового збільшення ймовірності банкрутства

підприємства, що в свою чергу підкреслює важливість своєчасного реагування та прийняття відповідних управлінських рішень.

7. Враховуючи євроінтеграційні процеси та актуальність питань щодо реформування транспортної галузі країни, розроблено та обґрунтовано модель адаптації залізничного транспорту України до стандартів Європейського Союзу за рахунок застосування прозорих механізмів, які дають можливість приватним компаніям вийти на ринок залізничних перевезень у відповідності до реформування прав власності і управління сферою залізничного транспорту інституціонального і фінансового реформування залізничної галузі як комплексу, що передбачає створення дворівневого (державного та приватного) конкурентного ринку вантажних і пасажирських перевезень. Такий підхід сприятиме підвищенню ефективності та якості діяльності, прискоренню процесів євроінтеграції та формуванню конкурентного середовища.

8. Проведений в роботі ґрунтовний аналіз розвитку методичних підходів щодо економічної безпеки підприємств залізничного транспорту сприяв виявленню наукових та практичних проблем, що дозволило удосконалити методологічні засади, які базуються на інституціональному тлумаченні категорії «економічна безпека», та надають можливість сприйняття зазначеної категорії як явища та процесу.

9. Актуалізація питань щодо необхідності підвищення інвестиційно-інноваційної привабливості залізничної галузі країни, сприяла розробці та теоретичному обґрунтуванню концепції стратегічного управління системою економічної безпеки підприємств залізничного транспорту шляхом побудови структури взаємопов'язаної послідовності дій: аналіз існуючих і прогнозування можливих загроз і фінансових ризиків для стратегічних зон господарювання підприємств; формування цілей системи управління економічною безпекою підприємства; розробка стратегії управління економічною безпекою підприємств і стратегічних зон господарювання; визначення технологій, методів та інструментів протидії загрозам і ризикам;

постановка завдань виконавцям і організація контролю; адаптації залізничного транспорту України на основі стандартів ЄС і управління сферою залізничного транспорту.

10.3 метою поглибленого визначення та врахування мінливості зовнішнього середовища в управлінні підприємствами залізничного транспорту, удосконалено загальні та спеціальні моделі економічної безпеки, а також практичні та емпіричні моделі в яких використана теорія проектування, визначено сутність системи проектування, яка включає психологічні припущення про виявлення найбільш важливих поведінкових особливостей і відносин у процесі досягнення та збереження економічної безпеки. Такі моделі представлені у неформалізованій (опис статутних положень, правил, норм, характеристик і залежностей) і формалізованій (графіки, показники, система рівнянь) формах. Вбудовані моделі в цілому мають відкритий макро- і мікроекономічний характер.

11. Для більш поглибленого розуміння сутності економічної безпеки підприємств залізничного транспорту удосконалено діючі інститути безпеки (цілісність, складність, універсальність, дух співробітництва тощо) і сформовані нові правила, що відображають її новий зміст (цінності, що підлягають охороні та заходи і методи їх захисту), діапазон вимірів (суб'єктні, предметні і процесуальні) в контексті одержувачів.

12.3 метою зменшення інформаційної невизначеності, підвищення рівня якості інформаційного забезпечення підприємств залізничного транспорту сформовано модель ефективного застосування сучасних інформаційних технологій, що включає розвинуту систему управління інформацією та методи оцінки фактичного та оптимального фінансово-економічного стану з використанням розроблених інтегральних показників; нові засоби моніторингу і діагностику економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

13. Для визначення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту удосконалено методичний підхід та обґрунтовано

систему показників інтегрального оцінювання, що має інтегральний характер визначення фактичного стану рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, та сприяє підвищенню захищеності та протидії загрозам, небезпекам тощо.

14. Удосконалено систему управління інформацією підприємств залізничного транспорту, що включає визначення інтегрального показника оптимального фінансово-економічного стану залізничного підприємства та надає можливість розраховувати фінансові показники та коефіцієнти.

Практичне значення дослідження полягає в тому, що надані пропозиції можуть бути застосовані для розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.



## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Автономов В. С. Модель человека в экономической науке / В. С. Автономов. – Санкт-Петербург: Экономическая школа, 1998. – 230 с.
2. Александрова О.Ю. Система індикаторів оцінки економічної безпеки / О.Ю. Александрова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – №30 – С. 34 – 37.
3. Амосов О. Ю. Фінансова безпека підприємства в сучасних економічних умовах: теоретичний аспект / О. Ю. Амосов // Проблеми економіки. – 2011. – № 4. – С. 76–80.
4. Андреев В. І. Основи інформаційної безпеки / В. І. Андреев, В. О. Хорошко, В. С. Чередниченко, М. Є. Шелест; за ред. проф. В. О. Хорошка. – Київ: Вид-во ДУІКТ, 2009. – 292 с.
5. Андреев В. І. Стратегія управління інформаційною безпекою / В. І. Андреев, В.Д. Козюра, Л. М. Скачек, – Київ: ДУІКТ, 2007. – 277 с.
6. Андрушків Б.М. Науково-методичні засади побудови ефективної системи економічної безпеки на машинобудівному підприємстві / Б.Андрушків, О.Руда // Галицький економічний вісник. – 2013. – №1(40). – с.153-159.
7. Андрушків Б.М. Семіотика вирішення проблем ресурсно-економічної безпеки / [О.Руда, В.Паляниця, О.Погайдак, І.Шпильовий, Л.Малюта]; за заг. ред. Б.М. Андрушківа. – Тернопіль: ТОВ «Тернограф», 2013. – 306 с.
8. Андрушків Б.Новий погляд на механізми активізації інноваційних процесів в управлінні підприємством / Б. Андрушків // Механізми адаптації бізнес-процесів промислових підприємств до нової економіки: монографія – Луцьк: РВВ Луцького НТУ, 2014. – 448 с.
9. Андрушків Б. М. Аналітичні аспекти маркетингового потенціалу в теорії конкурентоспроможності підприємства [Електронний ресурс] /

Б. М. Андрушків // Вісник Сумського державного університету. Сер.: Економіка. – 2011. – № 4. – С. 102–107.

10. Андрушків Б. М. Особливості організації транспортного обслуговування в умовах трансформаційного суспільства [Електронний ресурс] / Б. М. Андрушків, О. Б. Погайдак, Н. Б. Кирич, Б. Керничний // Держава та регіони. Сер.: Економіка та підприємництво. – 2013. – № 2. – С. 33–39.

11. Андрюшина Т. В. Японская железная дорога Japan Railways (JR): учеб. пособ. для специалистов в сфере транспорта [Электронный ресурс] / Т. В. Андрюшина, А. А. Бондаренко. – Новосибирск: НГПУ, 2010. – Режим доступа: [ru-jp.org/bondarenko\\_01.htm](http://ru-jp.org/bondarenko_01.htm)

12. Антонюк В.П. Оцінка взаємозв'язку людського розвитку та конкурентоспроможності на міжнародному рівні: рейтинговий аналіз / В. П. Антонюк, О. Д. Прогнімак, Д. В. Кузнецова // Економіка промисловості. – 2013. – № 3. – С. 177–191.

13. Ареф'єва О. В. Наукові основи формування економічної безпеки підприємств / О. В. Ареф'єва // Недержавна система безпеки підприємства як суб'єкт національної безпеки України. – Київ: Вид-во Європейського ун-ту, 2001. – 480 с.

14. Ареф'єва О.В. Планування економічної безпеки підприємств / О.В. Ареф'єва, Т.Б. Кузенко. – К.: Видавництво Європейського університету, 2005. – 170 с.

15. Атамас П. Й. Бухгалтерський облік у галузях економіки : Навч. посіб. / П. Й. Атамас. – Київ: Центр учбової літератури, 2010. – 392 с. – (2-ге вид).

16. Афонцев С. А. Дискуссионные проблемы концепции национальной экономической безопасности / С. А. Афонцев // Россия XXI. – 2001. – № 2. – С. 38–67.

17. Базилюк А.В. Сутність інтелектуального ресурсу. Його вплив на структуру капіталу підприємства / А. В. Базилюк, Н. П. Теслюк // Вісник Національного транспортного університету. – 2011. – № 24(1). – С. 173–177.

18. Бакаєв Л. О. Міжнародний досвід впровадження соціальної відповідальності у діяльність операторів вантажних перевезень / Л.О. Бакаєв // 36. наук. пр. ДЕГУТ: Серія «Економіка і управління». – 2014. – Вип. 30. – С. 175-186.

19. Барановський О. І. Фінансова безпека: монографія / О. І. Барановський; Ін-т економічного прогнозування. – Київ: Фенікс, 1999. – 338 с.

20. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни: [монографія] / Ю.С. Бараш. – Д.: ДНУЗТ ім. акад. Лазаряна, 2006. – 264 с.

21. Бараш Ю. С. Аналіз роботи швидкісного руху в Україні / Ю. С. Бараш, О. М. Гненний, А. В. Момот // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління. – 2014. – Вип. 27. – С. 53–62.

22. Беккер Г. С. Человеческое поведение: экономический подход / Г. С. Беккер // Избранные труды по экономической теории: пер. с англ. – Москва: ГУ ВШЕ, 2003. – 673 с.

23. Бернштейн П. Против богов: Укрощение риска: пер. с англ. / П. Бернштейн. – Москва: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2000. – 400 с.

24. Богомолова Н.І. Особливості управління фінансово-економічною діяльністю залізничного транспорту / Богомолова Н.І., Кравченко О.О. // Інвестиції: практика і досвід. – 2012. – № 24. – С. 12-14.

25. Богомолова Н. І. Фінансова стратегія розвитку залізничного транспорту: сутність та особливості формування [Електронний ресурс] / Н. І. Богомолова // Ефективна економіка. – 2012. – № 1. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=881>.

26. Бурдые П. Социология политики: пер. с франц. / П. Бурдые; сост., общ. ред. и предисл. Н. А. Шматкою. – Москва: Socio-Logos, 1993. – 336 с.

27. Ванькович Д. В. Роль фінансової безпеки підприємства в управлінні його фінансовими ресурсами / Д. В. Ванькович // Актуальні проблеми економіки перехідного періоду. – 1999. – Вип. 4. – С. 131–135.

28. Васильців Т. Г. Фінансово–економічна безпека підприємств України: стратегія та механізми забезпечення: монографія / Васильців Т. Г., Волошин В. І., Бойкевич О. Р., Каркавчук В. В., [за ред. Т.Г. Васильціва]. – Львів, 2012. – 386 с. – Режим доступу: [http://lv.niss.gov.ua/content/articles/files/mono\\_2012-d47ce.pdf](http://lv.niss.gov.ua/content/articles/files/mono_2012-d47ce.pdf)

29. Васильців Т. Г. Економічна безпека підприємництва України: стратегія та механізми зміцнення: монографія / Т. Г. Васильців. – Львів: Арал, 2008. – 384 с.

30. Вихристюк О.С. Методичні підходи до вимірювання економічної безпеки підприємства / О.С. Вихристюк // Наукові праці МАУП. – 2010. – Вип. 1(24) – С. 194 – 200.

31. Вільямсон О.Е. Економічні інститути капіталізму: Фірми, маркетинг, укладання контрактів / О.Е. Вільямсон. – К.: Вид-во «АртЕк», 2001. – 472 с.

32. Вітлінський В. В. Ризикологія в економіці та підприємстві: монографія / В. В. Вітлінський, Г. І. Великоіваненко. – Київ: КНЕУ, 2004. – 480 с.

33. Власюк О. С. Теорія і практика економічної безпеки в системі науки про економіку / О. С. Власюк. – Київ: Національний ін-т проблем міжнародної безпеки при РНБОУ, 2008. – 48 с.

34. Вовк О.М. Теоретичне забезпечення формування системи економічної безпеки на транспортних підприємствах / О.М. Вовк, О.В. Бричок // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць. – К.: НАУ, 2013. – Вип. 38. – С. 40–46.

35. Вовканич С.Й. Людський та інтелектуальний капітали в економіці знань [Електронний ресурс] / С. Вовканич, Л. Семів // Вісник Національної академії наук України. – 2008. – № 3. – С. 13–23.

36. Геєць В.М. Інноваційні перспективи України: [монографія] / В.М. Геєць, В.П. Семиноженко. – Харків: Константа, 2006. – 272 с.
37. Гнилицька Л.В. Обліково–аналітичне забезпечення економічної безпеки підприємства: монографія / Л.В. Гнилицька. – К.: Видавництво КНЕУ, 2012. – 305 с.
38. Голюков І.В. Теоретичні засади економічної безпеки транспортної галузі [Електронний ресурс] / І. В. Голюков // Бізнес Інформ. – 2014. – № 7. – С. 123–129. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/binf\\_2014\\_7\\_24.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/binf_2014_7_24.pdf)
39. Головкова Л. Інституціональні проблеми розвитку корпоративних процесів в економіці України [Електронний ресурс] / Л. Головкова // Соціально-економічні проблеми і держава. – 2011. – Вип. 1 (4). – Режим доступу до журн.: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2011/11glsveu.pdf>.
40. Головкова Л.С. Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України в умовах євроінтеграції / Л. С. Головкова, Г. В. Омельчак // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Проблеми економіки транспорту. – 2014. – Вип. 7. – С. 80–87.
41. Головкова Л. С. Розвиток системи управління фінансово-економічною безпекою залізничної корпорації в умовах глобалізації: [препринт] / Л. С. Головкова, І. І. Рекун // Actual problems of modern economy development: Collection of scientific articles. – Thorpe-Bowker, Melbourne, Australia, 2015. – С. 5-12.
42. Головкова Л. С. Сукупний економічний потенціал корпорації: формування та розвиток: монографія / Л. С. Головкова. – Запоріжжя: КПУ, 2009. – 340 с.
43. Господарський кодекс України. Від 16 січня 2003 р. № 436-IV. З подальшими змінами // Відомості Верховної Ради (ВВР). - 2003. - № 18, № 19-20, № 21-22. - Ст. 144.
44. Градов А. П. Национальная экономика / А. П. Градов. – Санкт-Петербург: Питер, 2005. – 240 с.

45. Гречко А. В. Досвід корпоративних трансформацій на залізницях деяких країн Європи / А. В. Гречко // Економічний вісник НТУУ «КПІ»: зб. наук. праць. – 2009. – № 6. – С. 137–141.

46. Гриценко А.А. Наука и искусство институционального строительства /А. Гриценко // Институциональна архітектоніка та механізм економічного розвитку: Матеріали наукового симпозиуму. – Х., 2005. – С. 20–31.

47. Гудкова В. П. Діагностика конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту / В. П. Гудкова, С. М. Одарченко // Зб. наук. пр. ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 21–22. – Ч. 1. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 133–138.

48. Гурнак В. М. Важливість економічної безпеки підприємств галузей транспорту і зв'язку / В. М. Гурнак, В. Є. Ананченко // Зб. наук. пр. ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 21–22. Частина 1. – 2012. – С. 13–32.

49. Гэлбрейт Д. Экономика невинного обмана: правда нашего времени / Д. Гэлбрейт. – Москва: Европа, 2009. – 88 с.

50. Даффи Д. Человеческий капитал / Д. Даффи.: [электронный ресурс]: режим доступа: <http://www.osp.ru/cio/2000/06/023.htm>.

51. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [cyberleninka.ru/.../klyuchova-rol-tsinoutvoren](http://cyberleninka.ru/.../klyuchova-rol-tsinoutvoren).

52. Дикань В. Л. Обеспечение конкурентоспособности железнодорожного транспорта как основной составляющей его экономической безопасности / В. Л. Дикань, И. В. Воловельская // Вісник Одеського національного університету. - 2016. - Т. 21, Вип. 1. - С. 82–85.

53. Дикань В.Л. Методика експрес-діагностики економічної безпеки підприємства залізничного транспорту [Електронний ресурс] / В.Л. Дикань, И.В. Воловельська // Електронне наукове видання Дніпропетровського державного аграрно-економічного університету

«Ефективна економіка». – 2016. – № 3. – Режим доступу до журналу: <http://www.economy.nauka.com.ua/>

54. Дикань В.Л. Специфические особенности системы обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта / В.Л. Дикань, И.В. Воловельська // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки. – Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2016. - Вип.16. Част.1 – С. 63-66.

55. Дикань В. Л. Економічна безпека підприємства: навч. посіб. / В. Л. Дикань, І. В. Воловельська, О. В. Маковоз. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. – 266 с.

56. Дикань В. Л. Розвиток промислового потенціалу українських підприємств / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2014. – № 46. – С. 136–142.

57. Дикань В. Л. Техніко-економічний аналіз діяльності підприємств залізничного транспорту: підручник / В. Л. Дикань, В. В. Компанієць, І. Л. Назаренко. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – 547 с.

58. Дикань В. Л. Українська модель економічної системи як нова концепція розвитку національної економіки / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – № 44. – С. 11–17.

59. Добрынин А. И. Человеческий капитал в транзитивной экономике: формирование, оценка, эффективность использования / А. И. Добрынин, С. А. Дятлов, Е. Д. Цыренова. – Санкт-Петербург: Наука, 1999. – 309 с.

60. Дудка Ю.П. Парадигма економічної глобалізації та її значення у формуванні концептуальної матриці економічної безпеки / Ю.П. Дудка // Економічний простір. – 2009. – №22/1 – С.45 – 57.

61. Дэвид П. Клио и экономическая теория QWERTY II Истоки: из опыта изучения экономики как структуры и процесса / П. Дэвид. – Москва: Изд. дом ГУ-ВШЭ, 2007. – С. 139–150.

62. Ейтутіс Г. Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: [монографія] / Г.Д. Ейтутіс. – Ніжин: Аспект–Поліграф, 2009. – 240 с.
63. Економіка залізничного транспорту: підручник / О. М. Пшінько [та ін.]; за ред.: Ю. Ф. Кулаєва, Ю. С. Бараша, М. В. Гненного. – Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2014. – 480 с.
64. Економічна безпека в умовах глобалізації світової економіки: [колективна монографія: у 2 т.]. – Дніпропетровськ: ФОП Дроб'язко С.І., 2014. – Т. 2. – 349 с.
65. Економічна безпека держави: сутність та напрями формування: монографія / за ред. Л. С. Шевченко. – Харків: Право, 2009. – 312 с.
66. Економічна безпека України: сутність і напрями забезпечення / В. Т. Шлемко, І. Ф. Бінько: Монографія. – К.: НІСД, 1997. – 144 с.
67. Економічні аспекти екологічної безпеки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://h.ua/story/5807/#ixzz2i5xU1sAk>.
68. Єрмошенко М. М. Фінансова складова економічної безпеки: держава і підприємство: наук. моногр / М.М. Єрмошенко, К.С. Горячева. – Нац. акад. упр. – К.: Нац. акад. упр., 2010. – 231 с.:
69. Єщенко І. С. Сучасна економіка: [навч. посіб.] / І. С. Єщенко, Ю. І. Палкін. – Київ: Вища шк., 2005. – 327 с.
70. Жаліло Я. А. Стратегія забезпечення економічної безпеки України. Пріоритети та проблеми імплементації / Я. А. Жаліло; Стратегія національної безпеки України в контексті досвіду світової спільноти. – Київ: Сатсанга, 2001. – 224 с.
71. Забродский В. А. Анализ и предубеждение дестабилизации функционирования предприятий / В. А. Забродский, Т. С. Клебанова, В. И. Скурихин. – Киев: Манускрипт, 1994. – 77 с.
72. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки» // Вісник Національної



академії наук України. – 2010. – № 10. – С. 3–5. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/vnanu\\_2010\\_10\\_1.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/vnanu_2010_10_1.pdf).

73. Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. №273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40.

74. Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51.

75. Закон України про освіту // Закони України. – Київ, 2002. – Т. 1. – С. 191–201.

76. Зибарева О. В. Парадокси розвитку людського капіталу в умовах соціалізації економіки / О. В. Зибарева, В. Н. Підгірна // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. Економічні науки. – 2013. – Вип. 4. – С. 13–21.

77. Зыков В.В. Социальный институт профессионального образования и регион: монография: в 2 ч. / В. В. Зыков – Тюмень: Изд-во Тюменского гос. ун-та, 2001. – Ч. 1. – 220 с.

78. Ильяшенко С. Н. Составляющие экономической безопасности предприятия и подходы к их оценке / С. Н. Ильяшенко // Актуальні проблеми економіки. – 2003. – № 3. – С. 12–19.

79. Иноземцев В. Л. Современное постиндустриальное общество: природа, противоречия, перспективы / В. Л. Иноземцев. – Москва: Логос, 2000. – 304 с.

80. Ільчук В. П. Підходи до системи управління трудовими ресурсами підприємств залізничного транспорту / В. П. Ільчук // Вісник ХНАУ: Серія «Економічні науки». – 2012. – № 10. – С. 17–23.

81. Карпенко О.О. Інноваційно-інтеграційна парадигма розвитку підприємств на принципах кластеризації: монографія / О.О. Карпенко. – К.: КДАВТ, 2013. – 272 с.

82. Кендюхов А. Мотивация творческого интеллектуального труда: исследование новых подходов / А. Кендюхов // Экономика Украины. – 2005. – № 3. – С. 49–54.

83. Козлова В. П. Системная оценка экономической эффективности инвестиционных проектов на транспорте / В. П. Козлова. – М.: ВИНТИ РАН, 2006. – 152 с.

84. Комарецька П. В. Теоретичні підходи щодо сутності фінансового потенціалу / П. В. Комарецька // Вест. Харк. нац. ун-та им. В. Н. Каразина «Национализация и приватизация: прошлое, настоящее, будущее»: Экономическая серия. – Харьков: ХНУ им. В. Н. Каразина, 2003. – Вып. 613. – С. 236–241.

85. Конституція України: офіц. текст: [прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28.06.1996 р. зі змінами, внесеними Законом України від 08.12.2004 р.: станом на 01.01.2006 р.]. – Київ: Мін-во Юстиції України, 2006. – 124 с.

86. Концепція державної програми реформування залізничного транспорту: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.12.2006 р. № 651-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/laws/show/651-2006-p

87. Концепція економічної безпеки антикризового управління економікою України: Експертно-аналітична доповідь / О. А. Кириченко, А. К. Кінах, В. В. Крутов, І. А. Белоусова, В. М. Геєць, В. С. Сідак. – К.: УЕП «КРОК», 2009. – 59 с.

88. Концепція економічної безпеки України / Ін-т екон. прогнозування; кер. проекту В. М. Геєць. – Київ: Логос, 1999. – 56 с.

89. Коробчинський О. Л. Методика формування систем економічної безпеки підприємства / О. Л. Коробчинський // Економіка. – 2009. – № 4 (940). – С. 41–45.

90. Корчевська Л.О. Система принципів забезпечення економічної безпеки підприємства / Л.О. Корчевська // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – №38. – С. 44 – 49.

91. Кудрявцева О.В. Основні загрози державного і галузевого управління економічною безпекою на прикладі транспортної галузі / О. В.

Кудрявцева // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. – 2015. – № 2. – С. 10–15.

92. Кулаєв Ю. Ф. Економіка залізничного транспорту / Ю. Ф. Кулаєв: 2-е вид., переробл. і допов. – К.: «Фенікс», 2012. – 240 с.

93. Ларина М.Н. Экономическая эффективность деятельности структурных подразделений / М.Н. Ларина, Г.И. Акользина, И.В. Ларина, В.С. Головацкий // Экономика железных дорог. – 2009. – № 9. – С. 37–45.

94. Лившиц В. Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте / В.Н. Лившиц. – М.: Транспорт, 1986. – 240 с.

95. Литвиненко О. В. Проблеми забезпечення інформаційної безпеки у пострадянських країнах (на прикладі України та Росії): автореф. дис... канд. політ. наук: 23.00.04 / О. В. Литвиненко. – Київ, 1997. – 18 с.

96. Макаренко М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: [монографія] / М.В. Макаренко. – К.: КУЕТТ, 2006. – 232 с.

97. Манцуров І.Г. Економічна безпека підприємства: сутність та види / І. Г. Манцуров, О. В. Нусінова // Формування ринкових відносин в Україні. – 2012. – № 4. – С. 75–78.

98. Маркіна І. А. Контролінг для менеджерів: навч. посіб. / І. А. Маркіна, О. М. Таран-Лала, М. В. Гунченко. – Київ: Центр учбової літератури, 2013. – 304 с.

99. Марценюк Л. В. Вплив залізничного транспорту на розвиток національної економіки України / Л. В. Марценюк // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. – Дніпропетровськ, 2012. – Вип. 42. – С. 274–278.

100. Международная и национальная экономическая безопасность. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.newinspire.ru/.../1089-mezhdunarodnaya-i-natsionalnaya-ekonomichesk>

101. Мейта В.І. Формування організаційно-економічного механізму управління економічною безпекою підприємницької діяльності / В. І. Мейта

// Наукові записки Національного університету "Острозька академія". Серія : Економіка. – 2014. – Вип. 27. – С. 15-19.

102. Менделеев Д. И. Заветные мысли / Д. И. Менделеев. – Санкт-Петербург: Наука, 1903–1904. – 74 с.

103. Мілай О. І. Фінансова безпека на підприємствах залізничного транспорту / О. І. Мілай // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. – Дніпропетровськ, 2011. – Вип. 38. – С. 263–269.

104. Мірошніченко О.В. Визначальні функції системи економічної безпеки / О.В. Мірошніченко // Науковий вісник Волинського державного університету імені Лесі Українки (Серія «Економічна теорія»). – 2007. – №12 – С.8–11.

105. Мішина І. Г. Ризики економічної безпеки та їхня класифікація / І. Г. Мішина// Торгівля і ринок України: темат. збірник наук. праць з проблем торгівлі та громадського харчування / голов. ред. О. О. Шубін. – Донецьк: ДонДУЕТ, 2003. – Вип. 15. – Т. 1. – С. 238–244.

106. Міщенко С.П. Напрямки забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту / С.П. Мищенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – №34 – С.206 – 209.

107. Міщенко М. І. Проблеми розвитку залізничного транспорту зарубіжних країн / М. І. Міщенко //Вісник ДНУЗТ. – 2009. – № 26. – С. 214–222.

108. Моделювання економічної безпеки: держава, регіон, підприємство: монографія / В. М. Геєць, М. О. Кизим, Т. С. Клебанова та ін. – Харків: ІНЖЕК, 2006. – 240 с.

109. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні: аналіт. доп. – Київ: НІСД, 2013. – 32 с.

110. Мойсеєнко І.П. Системний механізм управління фінансово-економічною безпекою підприємства / І. П. Мойсеєнко //Науковий вісник

Львівського державного університету внутрішніх справ. серія економічна. – 2013. – Вип. 1. – С. 284-291.

111. Момот А. В. Методичні підходи до визначення ефективності курсування швидкісних та високошвидкісних поїздів / А. В. Момот // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2013. – № 6. – С. 45–62.

112. Мочерний С.В. Економічний енциклопедичний словник. Т 1. / С.В. Мочерний, Я.С. Ларіна, О.А. Устенко, С.І. Юрій. – Львів, 2005. – 616 с.

113. Мочерний С.В. Економічний енциклопедичний словник. Т 2. / С.В. Мочерний, Я.С. Ларіна, О.А. Устенко, С.І. Юрій. – Львів, 2006. – 568 с.

114. Мунтіян В. І. Економічна безпека України: монографія / В. І. Мунтіян. – Київ: Вид-во КВІЦ, 1999. – 464 с.

115. Муренко Т. О. Визначення оцінюючих показників економічної безпеки залізничних підприємств у складі мережевії об'єднань / Т. О. Муренко, В. Ф. Максимова // Науковий вісник Херсонського державного університету: зб. наук. праць. – Херсон, 2015. – Вип. 10. – С. 71–79.

116. Мямлин С. В. Ретроспективний аналіз формування наукового потенціала Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна / С. В. Мямлин, И. В. Агиенко // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2015. – № 2. – С. 7–38.

117. Нагорна І.І. Оцінка стійкості економічної безпеки промислового підприємства / І.І. Нагорна // Економічний простір. – 2008. – №19 – С. 243-255.

118. Немировська О. Функціонування корпоративного капіталу в економіці України / О. Немировська // Економіст. – 2014. – № 9 (335). – С. 32–34.

119. Новіков А.О. Моделювання фінансово–економічної безпеки транспортних підприємств на основі факторного аналізу / Новіков А. О., Новікова М. М. // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропет. націонал. університету залізничного транспорту, 2014. – № 6 (54) – С. 42–49.

120. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Д. Норт. – М.: Фонд эконом. книги «НАЧАЛА», 1997. – 200 с.

121. Обучение персонала [Електронний ресурс]: Интернет-портал. – Период полураспада компетенций. 2012. – Режим доступа: <http://obucheniepersonala.com/2012/12/period-poluraspada-kompetentsiy/>

122. Одягайло Б.М. Генеза та глобалізаційна адаптивність економічної системи (інституціональний підхід)/ Б.М. Одягайло // монографія. – Львів: МагноліяПлюс, 2006. – 376 с.

123. Олейник А.Н. Институциональная экономика: Учебник / А. Н. Олейник. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 416 с.

124. Отенко І. П. Економічна безпека підприємства [Текст]: навч. посіб. / Отенко І. П., Іващенко Г. А., Воронков Д. К. / Харківський національний економічний університет. – Х. : ХНЕУ, 2012. – 251 с. (Укр. м.)

125. Офіційний веб-сайт Всесвітнього Економічного Форуму [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.weforum.org/>.

126. Офіційний веб-сайт Міністерства інфраструктури України: Реформи залізничного транспорту [Електронний ресурс]. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: <http://mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html>.

127. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці: Загальна інформація [Електронний ресурс]. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: [http://www.uz.gov.ua/about/-general\\_information](http://www.uz.gov.ua/about/-general_information).

128. Офіційний сайт Придніпровської залізниці [Електронний ресурс]. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: [http://www.dp.uz.gov.ua/ukr/press\\_center](http://www.dp.uz.gov.ua/ukr/press_center).

129. Офіційний сайт Укрзалізниці: Укрзалізниця планує технічне переоснащення основних фондів [Електронний ресурс]. – 2011. – Режим доступу до ресурсу: [http://www.uz.gov.ua/press\\_center/latest\\_news/archive/main\\_2011/242866](http://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/archive/main_2011/242866).

130. Панченко О.І. Класифікація ризиків на залізничному транспорті як основа формування системи економічної безпеки його функціонування / О.І. Панченко // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – 2012. – Вип. 19. – С. 84 – 92.

131. Пасічник А.М. Удосконалення системи економічної безпеки держави при транзитному переміщенні товарів / А. М. Пасічник, В. С. Мальнов // Вісник Академії митної служби України. Сер. : Економіка. – 2009. – № 1. – С. 113–117.

132. Пасічник В.М. Філософська категорія безпеки як основа нової парадигми державного управління національною безпекою / В.М. Пасічник // Демократичне врядування. – 2011 – Вип.7. – Режим доступу: [www.lvivacademy.com/visnik7/fail/pasichnyk.pdf](http://www.lvivacademy.com/visnik7/fail/pasichnyk.pdf).

133. Пастернак-Таранушенко Г. А. Економічна безпека держави. Методологія забезпечення: монографія / Г. А. Пастернак-Таранушенко. – Київ: Київ. економ. ін.-т менеджменту, 2003. – 320 с.

134. Пасхавер Б. Й. Сучасний стан продовольчої безпеки / Б. Й. Пасхавер // Економіка АПК. – 2014. – № 4. – С. 5–12.

135. Пащенко Ю.Є. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції : [монографія] / Ю.Є. Пащенко, О.І. Никифорок. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2008. – 192 с.

136. Петраков Н. Я. Русская рулетка: Экономический эксперимент ценою 150 миллионов жизней / Н. Я. Петраков. – Москва: Экономика, 1998. – С. 287.

137. Петренко Е. А. Реформирование железнодорожного транспорта: теория и мировой опыт: [монография] / Е. А. Петренко; НАН Украины, Ин-т экономики пром-сти [и др.]. – Донецк: Юго-Восток, 2010. – 413 с.

138. Підлісний П. І. Напрями удосконалення стимулювання ефективної праці на підприємствах залізничного транспорту у період його реформування / П. І. Підлісний, Н. О. Паткевич, О. О. Мнишенко // 36. наук. пр. ДЕГУТ. Серія «Економіка і управління». – 2013. – Вип. 26. – С. 100–111.

139. Пікулик О.Б. Україна на міжнародному ринку транспортних послуг / О.Б. Пікулик // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. – 2008. – №6 – С. 103 – 108.

140. Плетнікова І.Л. Підходи до визначення сутності й величини інтелектуального капіталу залізничного транспорту / Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – №29. – С. 272 – 277.

141. Плетнікова І. Л. Визначення рівня і забезпечення економічної безпеки залізниці: автореф. дис. канд. економ. наук: 08.07.04 – економіка транспорту і зв'язку / І. Л. Плетнікова, Харківська держ. академія залізничного транспорту / І. Л. Плетнікова. – Харків, 2001.

142. Податковий кодекс України [Текст]: за станом на 20 вер. 2015 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К.: Парлам. вид-во, 2011.

143. Пожуєва Т.О. Оцінка рівня економічної безпеки підприємства / Пожуєва Т.О., Овчаренко О.В. // Економічний форум. – 2/2012. – Режим доступу: [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gum/vkhnuvs/2012\\_57/57/17.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/vkhnuvs/2012_57/57/17.pdf)

144. Політика протекціонізму як складова економічної безпеки України / І. Ф. Білько, Я. Б. Базилук, С. О. Коваленко; Рада нац. безпеки і оборони України. – К.: НІСД, 1997. – 78 с.

145. Прейгер Д. К. Реалізація транспортного потенціалу інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова. – Київ: НІСД, 2011. – 36 с.

146. Пригунов П. Я. Діяльність суб'єктів недержавної системи безпеки як об'єкт досліджень в юридичній психології / П. Я. Пригунов // Правничий вісник Університету «КРОК» / Вищий навчальний заклад «Університет економіки та права «КРОК». – Київ, 2009. – Вип. 4. – С.160-164.



147. Природа фірми: Походження, еволюція, розвиток / За ред. О.Е. Вільямсона, С. Дж. Вінтера; Пер з англ. А.В. Куликова; Наук. Ред. пер. В.П. Кузьменко. – К.: А.С.К., 2002. – 336 с.

148. Про затвердження «Методики розрахунку рівня економічної безпеки України» [Електронний ресурс] // наказ Мін-ва економіки України № 60 від 02.03.2007 р.. – 2007. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1022.4251.0>.

149. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки [Електронний ресурс] // Постанова Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 р. № 1390. – 2009. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009>.

150. Про затвердження переліку робіт і послуг, що належать до основної діяльності залізничного транспорту, та Порядку перерозподілу надходжень доходу від основної діяльності залізничного транспорту [Текст]: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.03.2011 р. № 316 // Урядовий кур'єр. – 2011. – № 59.

151. Про основи національної безпеки України [Електронний ресурс] // Закон України № 964-IV від 19.06.2003 р.. – 2003. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/964-15>.

152. Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування [Електронний ресурс] // Закон України від 23 лютого 2012 року №4443-IV. – 2012. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon.rada.gov.ua/go/4443-17>.

153. Про розвиток залізниць у Європейському співтоваристві: Директива Ради Європейського співтовариства 91/440/ЄС від 29 липня 1991 року / Official Journal of European Communities № L237/25/ – Брюсель, 1991. – 6 с.

154. Про створення Державної адміністрації залізничного транспорту України [Електронний ресурс]. – 1991. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/356-91-%D0%BF>.

155. Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту [Електронний ресурс] // Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.12.2006 р. № 651-р. – 2006. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/651-2006-%D1%80>.

156. Про схвалення Концепції забезпечення національної безпеки у фінансовій сфері [Електронний ресурс] // Розпорядження Кабінету Міністрів України від 15.08.2012 р. № 569-р. – 2012. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/569-2012-%D1%80>.

157. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс] // Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р. – 2010. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.

158. Програма оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 роки [Електронний ресурс] // Постанова Кабінету Міністрів України від 01.08.2011 р. № 840. – 2011. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/840-2011-%D0%BF>.

159. Пузирьова П. В. Матриця ключових стратегій в управління фінансовим потенціалом промислових підприємств / П. В. Пузирьова // Актуальні проблеми економіки. – 2010. – № 6. – С. 151–156.

160. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку / Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Ємельянова О. Ю. та ін. – К.: НІСД, 2011. – 37 с.

161. Рекун И.И. Институциональное направление эволюционных процессов / И.И. Рекун // Инновации в образовательной деятельности и их влияние на развитие региона: Материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 1000-летию единения мордов. народа с народами Рос. государства (Саранск, 11 апр. 2012 г.) / [редкол.: Б.Ф. Кевбрин (отв. ред.) и др.]: Саран. кооп. ин-т. РУК. – Саранск: Тип. «Рузаев. печатник», 2012. – С. 82-87. – Текст рус., укр., пол.

162. Реkun I. I. Модель проектирования экономической безопасности предприятия / I. Rekun // Publishing House of Rzeszow University of Technology. – 2015. – №22 (2). – С. 110-121.

163. Реkun I. I. Головні ознаки освітнього капіталу в економіці знань / I. I. Реkun // Інституціональні перетворення в суспільстві: світовий досвід і українська реальність: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, 7–8 вересня 2012 р. – Мелітополь: МІДМУ «КПУ», 2012. – С. 58-61.

164. Реkun I. I. Інформаційне забезпечення системи управління фінансово-економічною безпекою підприємства / I. I. Реkun // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: зб. наук. праць МІДМУ «КПУ». – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2014. – Вип. 7 (2). – С. 88-95.

165. Реkun I. I. Моделі реформування залізничного транспорту в контексті економічної безпеки / I. I. Реkun // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: зб. наук. праць МІДМУ «КПУ». – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2014. – Вип. 7 (1). – С. 50-62.

166. Реkun I. I. Моделювання складних економічних систем / I. I. Реkun // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: зб. наук. праць МІДМУ «КПУ». – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2011. – Вип. 4 (2). – С. 160-164.

167. Реkun I. I. Освітній капітал як один із найважливіших суспільних ресурсів / I. I. Реkun // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: зб. наук. праць МІДМУ «КПУ» / редкол.: А. А. Ткач (голов. ред.) та ін. – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2012. – Вип. 5 (2). – С. 250-257.

168. Реkun I. I. Основні напрями оцінки економічної стійкості ДП «Придніпровська залізниця» / I. I. Реkun // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту

імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – Дніпропетровськ: Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2015. – Вип. 10. – С. 105-113.

169. Рекун І. І. Особливості побудови та використання автоматизованих робочих місць на підприємстві / І. І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: зб. наук. праць МІДМУ «КПУ». – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2014. – Вип. 7 (1). – С. 186-193.

170. Рекун І. І. Проблема економічної безпеки в сучасних макро- та мікроконцепціях / І. І. Рекун // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. – 2014. – № 1 (49). – С.59-67.

171. Рекун І. І. Реформування залізничного транспорту в контексті економічної безпеки / І. І. Рекун // Інституціональні перетворення в суспільстві: світовий досвід і українська реальність: збірник наукових праць учасників X Міжнародної науково-практичної конференції (Мелітополь, 11–13 вересня 2015 р.) / за заг. ред. М.М. Радевої. – Мелітополь: ТОВ «Колор Принт», 2015. – С. 89-91.

172. Рекун І. І. Роль освітнього капіталу та вищої професійної освіти у трансформаційному суспільстві / І. І. Рекун // Формування механізмів господарювання в умовах сучасної економіки: теорія і практика: тези доповідей II Міжнародної науково-практичної конференції 22–23 листопада 2012 р. / за ред. В. М. Огаренко та ін. – Запоріжжя: КПУ, 2012. – С. 566-568.

173. Рекун І. І. Теоретичне обґрунтування поведінки суб'єктів економічної безпеки / І. І. Рекун // Економіка та держава: міжнародний науково-практичний журнал. – 2015. – № 6. – С. 91-94.

174. Рекун І. І. Теоретичні основи економічної безпеки / І. І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: зб. наук. праць МІДМУ «КПУ». – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2013. – Вип. 6 (1). – С. 19-27.

175. Рекун І. І. Формування освітнього капіталу в економіці знань / А.А. Ткач, І. І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: зб. наук. праць МІДМУ «КПУ» / редкол.: А. А. Ткач (голов. ред.) та ін. – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2012. – Вип. 5 (1). – С. 64-70.

176. Рекун І.І. Knowledge Society and Lifelong Learning / І.І. Рекун // Kryzys finansow publicznych – przyczyny, implikacje, perspektywy spójności społeczno-ekonomicznej: Uniwersytet Rzeszowski Katedra Teorii Ekonomii i Stosunkow Międzynarodowych, ZESZYT 31, 2013. – S. 230-238.

177. Рекун І.І. Models for the evaluation of educational achievement / І.І. Рекун // Nierówności społeczne a wzrost gospodarczy. Modernizacja dla spójności społeczno-ekonomicznej. – Rzeszów: Uniwersytet Rzeczowski, Katedra Teorii Ekonomii I Stosunkow Międzynarodowych, 2012. – Zeszyt Nr 25. – S. 137-143.

178. Рекун І.І. Економічна безпека як об'єктивне явище ринкової економіки / І.І. Рекун // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки. - Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2015. - Вип.12. Част.2 – С.108-112.

179. Рекун І.І. Євразійський досвід розвитку та реформування підприємств залізничного транспорту / І.І. Рекун // Інституціональні перетворення в суспільстві: світовий досвід і українська реальність: матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції (Мелітополь, 18–19 вересня 2014 р.) / за заг. ред. А.А. Ткача, М.М. Радевої. – Мелітополь: МІДМУ КПУ», 2014. – С. 39-41 – ISBN 978-966-2489-21-7.

180. Рекун І.І. Інституціональна зміна парадигми економічної безпеки / І.І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: збірник наукових праць МІДМУ «КПУ». – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2016. – Вип. 8 (2). – С. 57-65.

181. Рекун І.І. Концептуальні засади економічної безпеки підприємств залізничного транспорту / І.І. Рекун // Екологія – філософія існування людства: зб. наук. праць учасників ІІІ Міжнародної науково-практичної

конференції (Мелітополь, 26 травня 2016 р.) / за заг. ред. М.М. Радевої. – Мелітополь: ТОВ “Колор Принт», 2016. – С. 69-71 – ISBN 978-966-2489-36-1.

182. Рекун І.І. Моделі управління освітнім економічним об’єктом: монографія / І.І. Рекун, Т.В. Ткач, Ю.М. Швалб, Т.С. Троїцька, Н.Є. Завацька та ін. / За заг. ред. Т.В. Ткач. – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2012. – С 275-302.

183. Рекун І.І. Моделювання системи економічної безпеки ДП «Придніпровська залізниця» / І.І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: збірник наукових праць МІДМУ «КПУ». – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2015. – Вип. 8 (1). – С. 183-192.

184. Рекун І.І. Основні категорії стану економічної безпеки / І.І. Рекун // Інституціональні перетворення в суспільстві: світовий досвід і українська реальність: матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції (Мелітополь, 13–14 верес-ня 2013 р.) / за заг. ред. А.А. Ткача, Радевої М.М. – Мелітополь: МІДМУ “КПУ», 2013. – С. 33-34.

185. Рекун І.І. Подходы к разработке концепции финансово-экономической безопасности предприятий в условиях реформирования железнодорожного сектора / I. Rekun // Publishing House of Rzeszow University of Technology. – 2015. – №22 (3). – С. 136-151.

186. Рекун І.І. Розвиток системи управління фінансово-економічною безпекою залізничної корпорації в умовах глобалізації: монографія / Л.С. Головкова, І.І. Рекун / Actual problems of modern economy development: Collection of scientific articles. – Thorpe-Bowker, Melbourne, Australia, 2015. – P. 5-13.

187. Рекун І.І. Система управління освітньо-економічним об’єктом в ринковому середовищі / І.І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: збірник наукових праць МІДМУ «КПУ» / Редкол.: А.А.Ткач (голов. ред.) та ін. – Вип.4(1).- Мелітополь: Вид-во КПУ, 2011. – С. 227-233.

188. Реkun І.І. Создание условий экономической безопасности предприятия: институциональные изменения / І.І. Реkun // *Nierówności społeczne a wzrost gospodarczy. Social Inequalities and Economic Growth.* – Rzeszów: Uniwersytet Rzeszowski, Katedra Mikroekonomii, 2016. – Zeszyt 47 (3/2016) – С.104-114.

189. Реkun І.І. Стратегічні напрямки розвитку залізничної галузі України / І.І. Реkun // *Економіка та держава: міжнародний науково-практичний журнал.* – 2016. – № 4. – С. 35-37.

190. Реkun І.І. Сучасні методи та засоби управління освітнім економічним об'єктом / І.І. Реkun // *Соціально-економічний розвиток України: європейський вибір: Зб. наук. праць учасників X Міжнародної наукової конференції молодих учених та студентів (Мелітополь, 14-15 травня 2010 р.) / За заг. ред. А. А. Ткача.* – Мелітополь: МІДМУ «КПУ», 2010. – С. 212-214.

191. Реkun І.І. Тенденції розвитку освітніх економічних об'єктів / І.І. Реkun // *Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: збірник наукових праць МІДМУ «КПУ» / Редкол.: А.А.Ткач (голов. ред.) та ін.* – Запоріжжя: Вид-во КПУ, 2010. – Вип. 3(2). – С. 226-233.

192. Реkun І.І. Трансформація системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту: монографія / І.І.Реkun. – Мелітополь: ТОВ «Колор-принт», 2015. – 365 с.

193. Реkun І.І. Управління персоналом у системі економічної безпеки підприємства залізничного транспорту / І.І. Реkun // *Економіка та держава: міжнародний науково-практичний журнал.* – 2015. – № 11. – С. 28-32.

194. Реkun І.І. Управління фінансовим потенціалом підприємства, як метод ефективного використання ресурсів / І.І. Реkun, А.В. Горбуліна // *Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XIII Міжнародної науково-практичної конференції.* – Д.: ДНУЗТ, 2015 р. – С. 130-131.

195. Рекун І.І. Фінансово-економічна безпека залізничного транспорту в ринкових умовах та в умовах реформування / Л.С. Головкова, І.І. Рекун // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XIV Міжнародної науково-практичної конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2016 р., С. 106-107.

196. Рекун І.І. Формування системи фінансово-економічної безпеки залізничного транспорту / І.І. Рекун // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XIII Міжнародної науково-практичної конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2015 р. – С. 145-146.

197. Розпорядження Кабінету Міністрів України Про схвалення Концепції забезпечення національної безпеки у фінансовій сфері від 15.08.2012 № 569-р [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/569-2012-%D1%80>

198. Садловська І. П. Стратегічне управління транспортною інфраструктурою: [монографія] / І. П. Садловська. – К.: П.П. «Сердюк В.Л.», 2011. – 355 с.

199. Сапронов О.В. Основні напрями забезпечення транспортної безпеки України / О.В. Сапронов // Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. – 2009. – Вип. 4. – С. 87–95.

200. Сергійчук С.І. Фактори гарантування економічної безпеки підприємства / С.І. Сергійчук, В.Ю. Монахова // Економічний аналіз. – 2014. – Том 16. – № 2. – С. 180-186.

201. Сич Є.М. Закони економіки транспорту: [монографія] / Є.М. Сич, В.М. Кислий. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – 160 с.

202. Сичов В. О. Вектори реформування залізничної галузі України / В. О. Сичов // Локомотив-інформ. – 2013. – № 5. – С. 25–31.

203. Сичов В.О. Залізнична реформа: веління часу або Європи? / В. Сичов // Незалежний аудитор. – 2013. – № 5. – С. 2–11.

204. Сорокин П. А. Социальная стратификация и мобильность (Человек. Цивилизация. Общество) / П. А. Сорокин. – Общ. ред., сост. и предисл. А.Ю. Согомонов: Пер. с англ. – М.: Политиздат, 1992. – 385 с.



205. Стадник Г.В. Методичний підхід до оцінювання фінансово-економічної безпеки транспортної галузі на мезорівні [Електронний ресурс] / Г. В. Стадник, А. О. Новіков // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – Вип. 47. – С. 38–45. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vetp\\_2014\\_47\\_10.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vetp_2014_47_10.pdf)

206. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період. – Київ: НІСД, 2011. – 48 с.

207. Стратегія національної безпеки України [Електронний ресурс]: наказ Президента України від 12.02.2007 р. № 105/2007. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/105/2007>.

208. Стратегія національної безпеки України на 2010–2015 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cirs.kiev.ua/cs/en/home/98-2010-2015-.html>.

209. Судакова О.І. Кількісна оцінка рівня економічної безпеки підприємства / О.І. Судакова, І.В. Криськов. – Придніпровська державна академія будівництва та архітектури, 2006. – Електронний ресурс: [http://www.rusnauka.com/PRNIT\\_2006/Economics/16931.doc.htm](http://www.rusnauka.com/PRNIT_2006/Economics/16931.doc.htm)

210. Тарасевич В.М. Інституціональна еволюція: від про інститутів – до інститутів / В.М. Тарасевич // Економічна теорія. – 2005. – №2. – С. 64-79.

211. Тарасюк Г.М. Управління проектами: навч. посіб. / Г.М. Тарасюк – К.: Каравела, 2009. – 320 с. – ISBN 966-8019-56-3.

212. Тігова Т.М. Аналіз фінансової звітності.: навч. посібник /Т.М.Тігова, Л.С.Селіверстова, Т.Б.Процюк - К.: Центр навчальної літератури, 2012 - 268с.

213. Ткач Т. В. Освітній простір особистості. Психологічний аспект: монографія / Т. В. Ткач; Ін-т психології ім. Г. С. Костюка АПН України. – Київ; Запоріжжя: Вид-во ГУ «ЗІДМУ», 2008. – 271 с.

214. Ткач А. А. Інституціональна економіка. Нова інституціональна економічна теорія / А. А. Ткач. – Київ: Центр учбової літератури, 2007. – 304 с.

215. Ткач А. А., Г.Осташ. Ключевые институты экономики и новая экономическая история: монография / А. А. Ткач, Г. Осташ. – Мелітополь-Rzeszów. – Колор-принт, 2014. – 212 с.

216. Ткаченко А.М. Оцінка рівня економічної безпеки підприємства/ Ткаченко А.М., Резніков О.Л. // Вісник економічної науки України. – 2010. – №1 – С. 101 – 106.

217. Толстова А.В. Залізничний комплекс України як основа економічної безпеки країни / А.В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – №37. – С.75 – 78.

218. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.undp.org.ua/files/en\\_76033\\_ransport\\_System\\_Reform\\_Jun2010.pdf](http://www.undp.org.ua/files/en_76033_ransport_System_Reform_Jun2010.pdf).

219. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html>.

220. Управління потенціалом підприємства: навч. посіб. / І. З. Должанський, Т. О. Загорна, О. О. Удалих, І. М. Герасименко, В. М. Рашупкіна. – Київ: Центр навчальної літератури, 2006. – 362 с.

221. Флейчук М.І. Легалізація економіки та протидія корупції у системі економічної безпеки: теоретичні основи та стратегічні пріоритети в умовах глобалізації/ М.І. Флейчук. – Львів: Ахілл, 2008. – 660 с.

222. Франчук В. І. Теоретико-методологічні засади економічної безпеки акціонерних товариств: монографія / В. І. Франчук. – Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2015. – 400 с.

223. Франчук В. І. Корпоративна безпека: теоретичні засади: монографія / Василь Франчук; Львів. держ. ун-т внутр. справ. – Львів: Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2009. – 176 с.

224. Франчук В. І. Особливості організації системи економічної безпеки вітчизняних акціонерних товариств в умовах трансформаційної

економіки: монографія / В. І. Франчук. – Львів: Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2010. – 440 с.

225. Франчук В.І. Концептуальний підхід до забезпечення економічної безпеки суб'єкта господарювання / В.І. Франчук // Комунальне право міст: науково-технічний збірник. Серія: економічні науки. – Харків, 2013. – Вип. 108. – С. 271-279.

226. Франчук В.І. Підходи до створення сучасної служби економічної безпеки акціонерного товариства / В.І. Франчук, П.Я. Пригунов // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія економічна. – Львів: ЛьвДУВС, 2014. – Вип. 1. – С. 277-285.

227. Франчук В. І. Теоретико-методологічні засади організації системи економічної безпеки акціонерних товариств: дис.... д-ра екон. наук: 21.04.02/ Франчук Василь Іванович; Львів. держ. ун-т внутр. справ. – Львів, 2011. – 434 с.

228. Фуруботн Эрик Г., Рихтер Рудольф. Институты и экономическая теория: Достижения новой институциональной экономической теории / Эрик Г.Фуруботн, Рудольф Рихтер // Пер. с англ. В.С. Катькало и Н.П. Дроздовой. – СПб: Изд. Дом СПбГУ, 2005. – 702 с.

229. Харченко Л. С. Інформаційна безпека України: глосарій / Л. С. Харченко, В. А. Ліпкан, О. В. Логінов. – Київ: Текст, 2004. – 136 с.

230. Харченко О. І. Визначення оптимального розподілу капіталовкладень для забезпечення сталого розвитку залізниць / О. І. Харченко // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. – 2015. – № 2 (56). – С. 66.

231. Ходжсон Дж. Экономическая теория и институты: Манифест современной институциональной экономической теории / Дж. Ходжсон // Пер. с англ. – М.: Дело, 2003. – 464.

232. Хорошилова І.О. Напрями забезпечення економічної безпеки транспортної системи [Електронний ресурс] / І. О. Хорошилова // Вісник

Національного технічного університету "ХПІ". Сер. : Технічний прогрес та ефективність виробництва. – 2014. – № 32. – С. 13–18. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/vcpitp\\_2014\\_32\\_5.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/vcpitp_2014_32_5.pdf)

233. Хусаинов Ф. И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте: монография / Ф. И. Хусаинов. – Москва: Наука, 2012. – 192 с.

234. Центр транспортних стратегій [Електронний ресурс]: Інтернет-портал. – В польській колее: як поляки реформують свої залізні дороги. 2012. – Режим доступу: <http://cfts.org.ua/articles/43036?do=print>.

235. Цивільний кодекс України. Від 16 січня 2003 р. № 435-IV. З подальшими змінами // Відомості Верховної Ради (ВВР). - 2003. - № 40-44. - Ст. 356.

236. Чеховська М.М. Проблеми функціонування залізничного транспорту України в умовах посилення глобалізації / М.М. Чеховська // Вісник економіки транспорту і промисловості, Серія «Проблеми транспортного комплексу України». – 2011. – №36 – С. 297 – 302.

237. Чухно А.А. Постіндустріальна економіка: теорія, практика та їх значення для України. – К.: Логос, 2003. – 101 с.

238. Шелухін М.Л. Загрози економічної безпеки в транспортній сфері: визначення та класифікація / М.Л. Шелухін // Часопис Академії адвокатури України (Електронне наукове фахове видання. Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/Chaau/2011-3/11smlvtk.pdf>). – 2011. – №12(3) – С.01–06.

239. Шкарлет С.М. Економічна безпека підприємства: інноваційний аспект: [монографія] / Шкарлет С.М. – К.: Книж. вид-во НАУ, 2007. – 436 с.

240. Шлемко В. Т. Економічна безпека України: сутність і напрямки забезпечення: монографія / В. Т. Шлемко, І. Ф. Бінько.– Київ: РНБОУ, Нац. ін-т страт. досліджень, 1997. – 144 с.

241. Шумпетер Й. Теорія економічного розвитку / Й. Шумпетер. – М.: Прогресс, 1982. – 432 с.

242. Эггертссон Т. Экономическое поведение и институты / Т. Эггертссон / Пер. с англ. – М.: Дело, 2001. – 408 с.
243. Экономика железнодорожного транспорта / Н. П. Терёшина, В. Г. Галабурда, М. Ф. Трихунков / Под ред. Н. П. Терёшиной, Б. М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2006. – 801 с.
244. Экономический потенциал административных и производственных систем: монография / [под общей ред. О.Ф. Балацкого]. – Сумы: ИТД «Университетская книга», 2006. – 973 с.
245. Юхновський І.Р. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: Проблеми та перспективи / Юхновський І.Р., Лебеда Г.Б., Попова Т.І.; За ред. І.Р. Юхновського. – К.: ФАДА, ЛТД, 2006. – 288 с.
246. Якубенко В.Д. Базисні інститути в трансформаційній економіці / В.Д. Якубенко // Монографія. – Л. – К.: КНЕУ, 2003. – 252.
247. Якубович З.В. Недоліки методик оцінювання рівня економічної безпеки підприємства та шляхи їх усунення / Якубович З.В. – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vnulp/Management/2011\\_704/11.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vnulp/Management/2011_704/11.pdf).
248. Armstrong M. (2000) Zarządzanie zasobami ludzkimi, Oficyna Ekonomiczna, Kraków, 126 s.
249. Armstrong M. (2009) Zarządzanie wynagrodzeniami, Wyd. Wolters Kluwer Polska – OFICYNA, Warszawa 123 s.
250. Arthur B. (1989) Competing Technologies, Increasing Returns, and Lock-In by Historical Events II The Economic Journal. Vol. 99. No 394. (pp. 116-131).
251. Banaszczyk T., Król M. (2013) Jak lepiej wyzyskać potencjał separacji pionowej w transporcie kolejowym w Polsce? / T.Banaszczyk, M. Król // Internetowy Kwartalnik Intymonopolowy i Regulacyjny, nr 4(2). – S. 44-53.
252. Bernstein, P. (1996) The New Religion of Risk Management / P. Bernstein // Harvard Business Review. V.74.
253. Bieniok H. Rola zarządzania talentami w procesie budowy potencjału innowacyjnego organizacji. W: Jagoda H., Lichtarski J. (red.) Kierunki i dylematy

rozwoju nauki i praktyki zarządzania przedsiębiorstwem. Wrocław: Wyd. UE we Wrocławiu, 2010, 19 s.

254. Boshoff, C. and Mels, G. (2000) The Impact of Multiple Commitments on Intentions to Resign: An Empirical Assessment, *British Journal of Management*, (pp 255-272).

255. Bossak J.W. (2000) Międzynarodowa zdolność konkurencyjna kraju i przedsiębiorstw. Wyzwania dla Polski na progu XXI wieku, SGH / J.W. Bossak, W. Bieńkowski. – Warszawa.

256. Bratnicki M., Cisło P., (2000) Definiowanie, doskonalenie kapitału społecznego firmy, w: Stan i perspektywy zarządzania zasobami ludzkimi u progu XXI wieku, red. L. Zbiegień-Maciąg, Poldex, Kraków-Krynica.

257. Budnikowski A. (2006) Międzynarodowe stosunki gospodarcze, PWE / A. Budnikowski. – Warszawa.

258. Bukowitz, W. R. and Williams, R. L., (2000) *The Knowledge Management Fieldbook*. Upper Saddle River, N.J.: Financial Times, Prentice Hall, London.

259. Cesarz Z. (2000) Problemy polityczne współczesnego świata / Z. Cesarz. – Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego.

260. Czarnecki B., Siemiński W. (2004) *Kształtowanie bezpiecznej przestrzeni publicznej*, Difin, Warszawa.

261. Człowiek w organizacji – słownik podręczny zarządzania / [Borkowski J., Dyrda M., Kanarski L., Rokicki E.]. – Elipsa; Warszawa, 2001.

262. Dickinson, G.M. (2001) Insurance: The Merging of Innovation and Tradition, in Pickford, J. (ed.) *Mastering Risk, Volume 1: Concepts*, London: Pearson.

263. Gajdus M., Laszczyk A., Kilka uwag na temat konkurencyjności na rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce is treści / M. Gajdus, A. Laszczyk// *Internetowy Kwartalnik Intymonopolowy i Regulacyjny*. – 2013, nr 4(2). – S. 34-43.

264. Hoffer, E., Vanguard Management, Berkley Publishing Group, NewYork. Human Development Report, 2014. <http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr14-report-en-1.pdf>.
265. Kahneman, Daniel, and Amos, Tversky (1979). Prospect Theory: an analysis of decision under Risk. *Econometrica* 47, issue 2: (pp. 263-291).
266. Kauffman S. (2002) *At Home in the Universe: The Search for Laws of Self-Organization and Complexity*. Oxford: Oxford University Press.
267. Klaila, D. and Hall, L. (2001) Using intellectual assets as a success strategy<sup>o</sup>, *Journal of Intellectual Capital*, Vol. 1 No. 1, (pp. 47-53).
268. Kuźniar R. (2003) Niebezpieczeństwa nowego paradygmatu bezpieczeństwa, w: *Bezpieczeństwo międzynarodowe czasu przemian. Zagrożenia – koncepcje – instytucje*, red. R. Kuźniar, Z. Lachowski, Warszawa.
269. Oleksyn T. (1997) *Praca i płaca w zarządzaniu*, Wyd. Międzynarodowej Szkoły Menedżerów, Warszawa, 398 s.
270. Rees D. (2008) *Using compensation to win the talent Wars*. W: Berger L.A., Berger D.R. (red.) *The compensation handbook. A state-of-the-art guide to compensation strategy and design*. Fifth edition. New York: McGraw-Hill, 562 s.
271. Saks, A.M. Antecedents and Consequences of Employee Engagement, «*Journal of Managerial Psychology*» 2006, vol. 7, za: M. Juchnowicz, *Zarządzanie przez zaangażowanie. Koncepcja, kontrowersje, aplikacje*, PWE, Warszawa 2010, 35 s.
272. Sarvary M. (1999) Knowledge management and competition in the consulting industry, «*California Management Review*» no. 2, 95 s.
273. Sekuła, Z. (1999) *Controlling personalny. Istota i przedmiot controllingu personalnego*(1), OW OPO, Bydgoszcz, 64 s.
274. Shefrin, Hersh, and Meir Statman (1984). Explaining investor preference for cash dividends. *Journal of Financial Economics*, vol. 13, issue 2, pp. 253-282.
275. Shefrin, Hersh, *Beyond Greed and Fear*. Oxford University Press. New York. October 2002, vol. 1, no. 9, pp. 368-369.

276. Sienkiewicz P. Metodologia badań bezpieczeństwa narodowego Tom W Warszawa: Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, 2012. – 461 s.
277. Skyrme D.J., Knowledge Networking Creating the Collaborative Enterprise, Butterworth Heinemann, Oxford 1999, 59 s.
278. Stachowiak Z. Teoria i praktyka mechanizmu bezpieczeństwa ekonomicznego państwa: ujęcie instytucjonalne / Akademia Obrony Narodowej.- Warszawa: Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, 2012. – 406 s.
279. Stankiewicz W. Historia myśli ekonomicznej / Stankiewicz W. – Warszawa: PWE, 2000. – 614 s.
280. Sveiby, K.E. (1997) The New Organizational Wealth. Managing and Measuring Knowledge-Based Assets, Berrett-Koehler Publishers, San Francisco, CA. Berrett-Koehler Publishers.
281. Tkach A. Instytucjonalne podejścia do bezpieczeństwa ekonomicznego / Instytucjonal vector of economic development, Collected research papers, Published two times a year, Мелітополь. – 2013. – Issue 6(1), S. 8-19.
282. Tkach A., Pliszka T., Bezpieczeństwa ekonomiczne społeczeństwa w kontekście teorii katastrof, Instytucjonal vector of economic development, Collected research papers, Published two times an year, Мелітополь. – 2013. – Issue 6(1), S. 78-94.
283. Vollmuth, Hilmar J. Controlling: planowanie, kontrola, zarządzanie / Hilmar J Vollmuth; tł. [z niem.] Piotr Kadysz. – Warszawa: Agencja Wydawnicza PLACET, 1993. – 247 s.
284. Zięba R. Instytucjonalizacja bezpieczeństwa europejskiego / R.Zięba // Wyd. Scholar, Warszawa, wyd. 2, 2000.– 406 s.
285. Żukrowska K. Ekonomia jako sfera bezpieczeństwa państwa / K. Raczkowski, K. Żukrowska, M. Żuber. Interdyscyplinarność nauk o bezpieczeństwie, Difin, Warszawa, 2013. – 326 s.



## ДОДАТКИ

## ДОДАТОК А

**Головне меню інформаційної системи економічної безпеки  
Державного підприємства «Придніпровська залізниця»**

<b>Система економічної безпеки Придніпровська залізниця</b>						
Підприємство:		Придніпровська залізниця				
Періоди, що аналізуються:		2011	2012	2013	2014	2015
<b>Головне меню</b>						
1	<a href="#">Форма для вводу інформації бухгалтерського балансу</a>					
2	<a href="#">Форма для вводу інформації фінансових результатів підприємства</a>					
3	<a href="#">Додаткова інформація</a>					
4	<a href="#">Панель головних вказівників</a>					
5	<a href="#">Ліквідність балансу</a>					
6	<a href="#">Модель Альтмана</a>					
7	<a href="#">Модель Бівера</a>					
8	<a href="#">Модель Таффлера и Тишоу</a>					
9	<a href="#">Прогнозна модель платоспроможності Спрінгейта</a>					
10	<a href="#">Прогноз ИГЕА ризику банкрутства</a>					
11	<a href="#">Модель Ліса</a>					
12	<a href="#">Зведена оцінка ймовірності банкрутства підприємства</a>					

ДОДАТОК Б

## Панель головних показників ДП "Придніпровська залізниця"

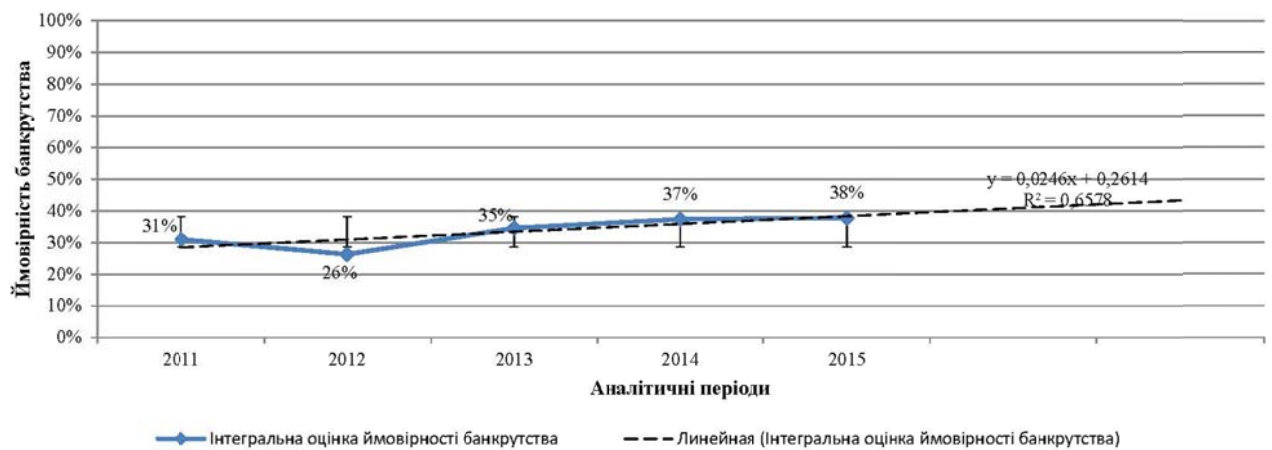
№ Показники	Розрахункові значення							Відхилення					Оптимальні значення		Розрахунок параметрів моделі		
	2011	2012	2013	2014	2015	2012-2011	2013-2012	2013-2014	2014-2015	2013-2014	2014-2015	X <sub>min</sub>	X̄	X <sub>max</sub>			
1 Клл	1,93	1,79	2,47	2,10	3,47	-0,14	0,67	-0,36	1,36	1,5 - 2,5	2,3	3,2	4,0				
2 Кшл	1,67	1,54	2,10	1,92	3,14	-0,14	0,56	-0,18	1,22	>0,6	1,5	2,0	2,5				
3 Каб	0,047	0,004	0,020	0,05	0,13	-0,04	0,02	0,03	0,08	0,2 - 0,5	0,6	0,8	1,0				
	2,5	2,6	2,6	2,8	3,2						2,0	3,1	4,2				
1 Кфа	0,81	0,77	0,75	0,67	0,64	-0,04	-0,02	-0,08	-0,03	>0,5	0,5	0,6	0,7				
2 Кфз	0,19	0,23	0,25	0,30	0,33	0,04	0,02	0,06	0,02	0,5 <	0,2	0,6	1,0				
3 Кфр	0,24	0,30	0,19	0,27	0,39	0,06	-0,12	0,08	0,12	≤ 0,5 < 1	0,2	0,3	0,4				
4 Кман	0,13	0,15	0,21	0,25	0,42	0,02	0,06	0,04	0,17	0,2 - 0,5	0,2	0,4	0,5				
5 Клд	0,09	0,10	0,19	0,26	0,40	0,01	0,09	0,07	0,14	0,2 - 0,5	0,1	0,2	0,4				
6 Кдз	0,08	0,09	0,16	0,21	0,28	0,01	0,07	0,05	0,07	≤ 0,4	0,1	0,2	0,3				
7 Кфн	0,92	0,91	0,84	0,79	0,72	-0,01	-0,07	-0,05	-0,07	≥ 0,6	0,7	0,8	0,9				
	21,3	21,3	20,9	22,2	17,5						17,4	19,9	22,4				
1 Коа	0,46	0,57	0,59	0,52	0,42	0,11	0,02	-0,07	-0,10	Збільшення	0,4	0,5	0,6				
2 Кобд	2,59	2,27	2,67	2,63	1,93	-0,31	0,40	-0,04	-0,70	Збільшення	1,9	2,3	2,7				
3 Кобк	3,37	3,66	3,82	3,72	2,88	0,29	0,15	-0,10	-0,84	Збільшення	2,9	3,3	3,8				
4 Кобз	14,38	14,22	13,14	14,65	11,72	-0,17	-1,08	1,51	-2,93	Збільшення	11,7	13,2	14,6				
5 Кобоб	0,49	0,62	0,70	0,65	0,57	0,13	0,07	-0,05	-0,08	Збільшення	0,5	0,6	0,7				
	0,24	0,32	0,20	0,16	0,19						0,15	0,24	0,32				
1 Рроа	0,010	0,044	0,013	0,006	0,004	0,034	-0,031	-0,007	-0,003	Збільшення	0,00	0,02	0,04				
2 Ррое	0,0000	0,0053	0,0018	0,0015	0,0031	0,005	-0,004	0,000	0,002	Збільшення	0,00	0,00	0,01				
3 Ргтм	0,13	0,17	0,13	0,10	0,11	0,031	-0,040	-0,025	0,010	Збільшення	0,10	0,13	0,17				
4 Роим	0,09	0,10	0,05	0,05	0,06	0,009	-0,047	-0,004	0,015	Збільшення	0,05	0,07	0,10				
5 Рнпм	0,000	0,009	0,003	0,003	0,008	0,009	-0,006	0,000	0,005	Збільшення	0,00	0,00	0,01				
	2,4	2,3	2,8	2,2	3,7						1,95	2,97	3,99				
1 Коб	0,11	0,12	0,06	-0,05	0,06	0,007	-0,058	-0,108	0,101	≥ 0,1	-0,05	0,04	0,12				
2 Кп	1,93	1,80	2,47	2,10	3,47	-0,135	0,668	-0,363	1,362	≥ 1,5	1,80	2,63	3,47				
3 Кб	0,37	0,35	0,27	0,17	0,13	-0,020	-0,083	-0,102	-0,033	0,2 - 0,4	0,20	0,30	0,40				
	3,4	3,2	2,9	2,1	1,9						2,7	3,4	4,0				
1 Z	3,4	3,2	2,9	2,1	1,9	-0,2	-0,2	-0,8	-0,2	> 3	2,7	3,4	4,0				
<b>Зведений показник оптимального фінансово-економічного стану підприємства</b>																	
	33,43	32,98	34,01	33,49	33,16	Критичне значення	До 30,7	З 30,7 по 34,8	Вище 34,8	Безпечне значення	X <sub>min</sub>	X <sub>порт</sub>	X <sub>max</sub>				
<b>Інтерпретація показника оптимального фінансово-економічного стану підприємства</b>																	
Інтегральний показник рівня економічної безпеки підприємства																	

## Зведена оцінка ймовірності банкрутства Придніпровської залізниці

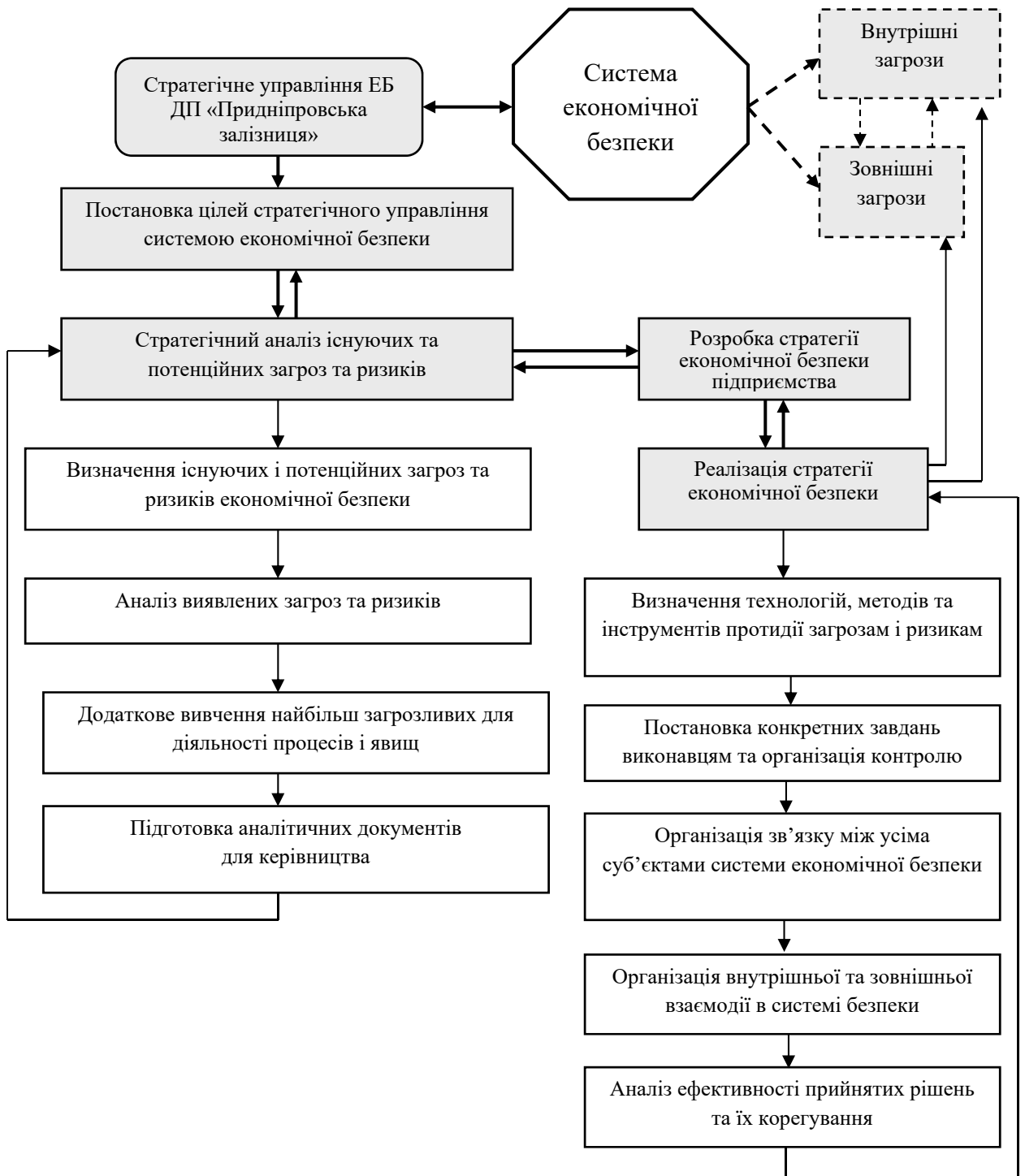
Зведена оцінка ймовірності банкрутства підприємства

Модель	Оценка вероятности банкротства предприятия				
	2011	2012	2013	2014	2015
1. Двофакторна модель Альтмана	27%	24%	30%	28%	40%
2. П'ятифакторна модель Альтмана для підприємств, акції котрих котуються на біржі	3%	16%	40%	45%	48%
3. Модифікована п'ятифакторна модель Альтмана	50%	55%	60%	70%	75%
4. Модель Альтмана для невиробничих підприємств	65%	60%	55%	45%	50%
5. Прогнозування ймовірності банкрутства на основі моделі Бівера	5%	5%	15%	20%	25%
6. Модель Таффлера-Тишоу	10%	5%	11%	15%	14%
7. Модель Спрінгейта	50%	15%	40%	50%	45%
8. Чотири-факторна модель ІДЕА	10%	8%	6%	4%	2%
9. Модель Ліса	60%	50%	55%	60%	42%
<b>Інтегральна оцінка ймовірності банкрутства</b>	<b>31%</b>	<b>26%</b>	<b>35%</b>	<b>37%</b>	<b>38%</b>

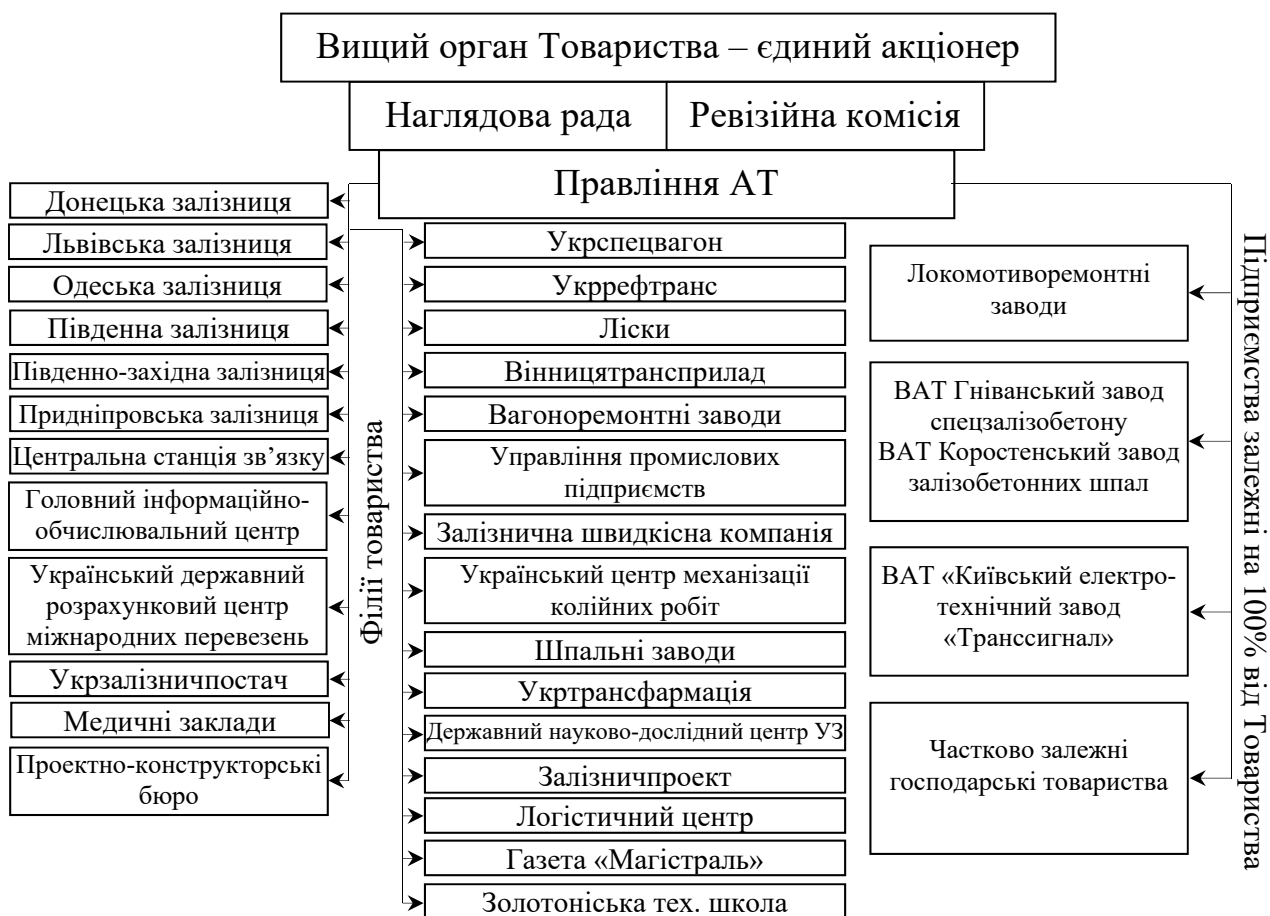
Інтегральна оцінка ймовірності банкрутства РФ "Придніпровська залізниця"



**Концепція стратегічного управління системою економічної безпеки  
Придніпровської залізниці.**



## Структура АТ «Українська залізниця» після утворення





ПУБЛІЧНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО  
«УКРАЇНЬСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

**РЕГІОНАЛЬНА ФІЛІЯ «ПРИДНІПРОВСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»**

проспект Карла Маркса, 108, м. Дніпропетровськ, 49602, тел. (+380 56) 793-00-00, тел./факс (+380 56) 793-00-10  
e-mail: p.a-secretary@dp.uz.gov.ua

25.05.2016

№ НТО-12/439

### ДОВІДКА

**про використання результатів дисертаційного дослідження  
Рекуна Івана Івановича, кандидата економічних наук, доцента кафедри  
«Фінанси та економічна безпека» Дніпропетровського національного  
університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна**

Науково-практичні рекомендації щодо застосування запропонованих підходів до методології та визначення основних напрямків оцінки рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту за допомогою використання сучасних інформаційних технологій, сутність яких полягає у застосуванні нових засобів моніторингу та діагностики рівня економічної безпеки, що дозволяють підвищити рівень інформаційного забезпечення, зменшити інформаційну невизначеність та приймати більш ефективні управлінські рішення. Практична значимість дослідження полягає в тому, що надані пропозиції можуть бути використані та застосовані для подальшого розвитку економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Довідка видана для представлення до спеціалізованої вченої ради Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна.

В.о. головного інженера регіональної  
філії «Придніпровська залізниця» -  
начальник технічної служби

О.В. Бабенко

Начальник фінансово-економічної служби

Л.Г. Ніколенко



УКРАЇНА

## МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

49010, м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2. Тел. (056) 776-59-47, 793-19-00 (залізн.)

Факс: (0562) 47-18-66. E-mail: dnuzt@diit.edu.ua

03.06.2016 № 14-03/539-7124

на № \_\_\_\_\_

072608

## ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження доцента кафедри «Фінанси та економічна безпека» Рекуна Івана Івановича на тему «Методологічні засади розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту» на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності).

Результати дисертаційного дослідження доцента Рекуна Івана Івановича впроваджено в навчальний процес Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна при підготовці та викладанні курсів з дисциплін «Інформаційно-аналітичне забезпечення економічної безпеки», «Антикризове управління підприємством» і «Оптимізація та моделювання бізнес-процесів в фінансах».

Проректор з наукової роботи

д.т.н., професор



С.В. Мямлін

Виконавець:  
к.е.н., доц.,  
Рекун І.І.  
0978174555



## ДНІПРОПЕТРОВСЬКА ОБЛАСНА РАДА VII СКЛИКАННЯ

### Постійна комісія обласної ради з питань базових галузей економіки, соціальної політики і праці

---

49004, м. Дніпропетровськ, пр. Кірова, 2

#### Акт

про впровадження результатів наукового дослідження  
«Методологічні засади розвитку системи економічної безпеки підприємств  
залізничного транспорту» спеціальність 08.00.04 – економіка та управління  
підприємствами (за видами економічної діяльності) Рекуна Івана Івановича

На розгляд Постійної комісії обласної ради з питань базових галузей економіки, соціальної політики і праці надішли результати, висновки та пропозиції наукового дослідження «Методологічні засади розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту (на прикладі Регіональної філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця»). Дослідження було виконано Рекуном Іваном Івановичем згідно з планами наукових досліджень Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (№ ПР/НТО-14833/НЮ).

В дослідженні розглянуто засади розвитку системи економічної безпеки залізничного транспорту України, зокрема Регіональної філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця». Основні наукові результати дослідження полягають у наступному:

- розкрито нові підходи до методології та визначення основних напрямів оцінювання економічного стану підприємств залізничного транспорту;



2

- розроблено систему показників визначення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту як умову її реформування;

- шляхом розробки інтегральних показників автором було створено програмно-інформаційну систему забезпечення фінансово-економічної безпеки Регіональної філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця»;

Проведена наукова-дослідна робота сприяє популяризації наукової діяльності та досліджень щодо стимулювання економічного росту і розвитку економіки України та її окремих галузей, зокрема залізничного транспорту.

Голова комісії



**О.О. ГУГНІНА**



**POLITECHNIKA  
RZESZOWSKA**  
im. IGNACEGO ŁUKASIEWICZA

al. Powstańców Warszawy 12, 35-959 Rzeszów  
tel./fax: +48 17 854 12 60, tel.: +48 17 865 11 00  
www.prz.edu.pl

Rzeszów, 14.04.2016 r.

**Zaświadczenie**  
**o wdrażaniu wyników pracy habilitacyjnej Iwana Rekuna na temat:**  
**"Metodologiczne podstawy rozwoju systemu bezpieczeństwa ekonomicznego**  
**przedsiębiorstw transportu kolejowego"**

Kryzys gospodarczy ostatnich lat istotnie wpłynął na globalną sytuację w sferze bezpieczeństwa, spowalniając lub niwelując wzrost gospodarczy licznej grupy państw, w tym także bliskich partnerów, jakie są Polska i Ukraina.

W tym zakresie wydaje się bardzo ważne badania Ivana Rekuna «Metodologiczne podstawy rozwoju systemu bezpieczeństwa ekonomicznego przedsiębiorstw transportu kolejowego». Wyniki badania zostały przedstawione w czasopiśmie naukowych Politechniki Rzeszowskiej im. I.Łukasiewicza: „Modern Management Review” a „Humanities and Social Sciences”.

Ivan Rekun nie jednorazowo przedstawiał wyniki swoich badań na Międzynarodowych Konferencjach Naukowych: «Przemiany rynkowe w procesie integracji europejskiej», «Strategiczne Projektowanie Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczpospolitej Polskiej»

W swoich wykładach Ivan Rekun określił teoretyczne podstawy projektowania zmian w systemie bezpieczeństwa ekonomicznego oraz ich praktycznej implementacji (organizacyjnej i legislacyjnej) w działaniach instytucji państwa. Autor przedstawił model bazująca na wielu teoriach tworzenie przez instytucji bezpieczeństwa ekonomicznego przedsiębiorstw transportu kolejowego. Dla naukowców z Polski przedstawione naukowe pomysły były bardzo wartościowe treści dające inne spojrzenie na metodologiczne podstawy rozwoju systemu bezpieczeństwa ekonomicznego przedsiębiorstw.



DZIEKAN  
Wydziału Zarządzania  
Politechnika Rzeszowska im. I.Łukasiewicza

Prof. Dr hab. Grzegorz OSTASZ



WYDZIAŁ  
ZARZĄDZANIA  
POLITECHNIKI RZESZOWSKIEJ

al. Powstańców Warszawy 10, 35-959 Rzeszów  
tel./fax: +48 17 862 81 93, tel.: +48 17 865 13 83  
rz@prz.edu.pl, http://wz.portal.prz.edu.pl

