

**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. Бінько, 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.