

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ  
ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

**І. І. Рекун**

**ТРАНСФОРМАЦІЯ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ  
БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Монографія

Дніпропетровськ  
2015

*Рекомендовано до друку Вченою радою Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна (протокол № 11 від 30 листопада 2015 р.)*

*Рецензенти:*

**М. М. Радєва**, доктор економічних наук, професор, директор Мелітопольського інституту державного та муніципального управління «Класичного приватного університету»;

**Б. М. Одягайло**, доктор економічних наук, професор, професор кафедри міжнародної економіки Університету «Крок»;

**В. Д. Якубенко**, доктор економічних наук, професор, професор кафедри економічної теорії Київського національного економічного університету ім. В. Гетьмана.

**Рекурн І. І.**

**Р 36 Трансформація системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту:** монографія / Іван Іванович Рекурн. – Дніпропетровськ: ДНУЗТ, Видаєник: Колор-принт, 2015. – 358 с.

**ISBN**

У монографії узагальнено результати дослідження трансформації системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту в умовах реформування. Досліджено інституціональний дискурс перетворень в економіці, які впливають на процес підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. Особливу увагу приділено оцінюванню стану економічної безпеки за допомогою аналізу й розробки основних її елементів: суб'єктів, об'єктів, інституціонального середовища. Запропоновано нові підходи до змісту економічної безпеки, інтегральні моделі її трансформації шляхом реструктуризації управління підприємствами залізничного транспорту.

Рекомендовано для науковців, викладачів, аспірантів, студентів, спеціалістів реального сектору залізничного транспорту.

## ВСТУП

Характерною ознакою ХХІ ст. є те, що головним завданням людства стало створення умов для безпечного життя. Безпека продукує стабільність, розвиток, порядок і перспективу існування життєдіяльності людства. Економічна безпека є фундаментом усієї людської діяльності, що й визначає актуальність нашого наукового дослідження.

Теоретичне й практичне оцінювання економічної безпеки в Україні, як і в багатьох інших країнах, до цього часу розглядали щодо стабільної ситуації в політичній, економічній, військовій та інших сферах. Її аналіз і застосування були переважно організаційно-технічними. Зміни військово-політичної й економічної ситуації як у світі, так і в Україні висунули на перший план потребу перегляду існуючих підходів стосовно національної і, перш за все, економічної безпеки. Обґрунтовано виникла потреба у формуванні нової парадигми економічної безпеки як держави в цілому, так і діяльності окремих суб'єктів господарювання (підприємств, фірм, організацій).

У формуванні ринкової інфраструктури національної економіки чільне місце посідає залізничний транспорт, тому необхідні аналіз й оцінювання його економічно-технологічного потенціалу, ефективності, стійкості, конкурентоспроможності. Це зумовлює потребу в розробці нових підходів до методології та визначення основних напрямів оцінювання економічного стану підприємств залізничної галузі. На сьогодні для підприємств залізниці характерні погіршення матеріально-технічної бази, різке збільшення витрат на енергоресурси в собівартості транспортної продукції, погіршення фінансових показників діяльності.

Залізничний транспорт як провідна складова безпечного розвитку економіки України вимагає трансформаційних змін, щоб стати локомотивом інноваційних реформ, органічно увійти в європейський економічний простір

і цементувати надійне транспортне обслуговування підприємств національного господарств, а також перевезення пасажирів.

Стрижневим елементом успішного функціонування підприємств залізничного транспорту має бути їх економічна безпека, що, у свою чергу, створює необхідну основу безпеки держави та її національної економіки.

Підприємства залізниці повинні з достатньою економічною вигодою виконувати свої функції, щоб утримувати в належному порядку власну матеріально-технічну базу, проводити інвестиційну політику із широким використанням досягнень науково-технічного прогресу, а також соціальну політику, яка гарантує працівникам гідні умови для зацікавленої й матеріально високозабезпеченої праці.

Питання аналізу та пошуку шляхів підвищення надійності діяльності господарських суб'єктів або мінімізації фінансових ризиків висвітлено в працях багатьох українських і зарубіжних учених. Важливе значення для усвідомлення інституціональних аспектів економічної безпеки в умовах глобалізації мають праці О. Вільямсона [23], В. Геєць [67; 78], А. Гриценка [34], Р. Коуза [103], Д. Норта [85], А. Олійника [88], Стаховяк З. [199] В. Тарасевича [148], А. Ткача [151; 152], А. Шастітко [157], Д. Ходжсона [163], В. Якубенка [171] та ін.

Проблеми економічної безпеки представлені в працях таких авторів, як: О. Барановський [14], І. Бінько [100], М. Єрмошенко [49], Т. Васильців [22], О. Власюк [25], В. Геєць [68], Я. Жаліло [51], В. Мунтіян [81], Г. Пастернак-Таранушенко [95], О. Пасхавер [96], П. Пригунов [102], В. Шлемко [168] та ін.

Значну увагу економічній безпеці на залізничному транспорті приділяли такі вчені, як: Б. Андрушків [6], Ю. Бараш [15;16], Т. Васильців [22], О.Власюк [25], О. Гненний [15], Л. Головкова [26; 27; 28], А. Гречко [33], В. Дикань [38; 39; 40; 41], В. Компанієць [40], А. Момот [80], І. Назаренко [40], С. Мямлін [83], Д. Прейгер [101], В. Сичов [141,142], В. Франчук [157; 158; 159] та ін.

Проте, незважаючи на існуючі дослідження теоретичних і практичних аспектів цієї проблематики, нові умови господарювання в країні, зміни й ризику в світогосподарському просторі вимагають створення нових теоретичних підходів до визначення сутнісних характеристик і створення сучасних, більш захищених моделей економічної безпеки. Реалізацію вказаних завдань у цій монографії розглянуто крізь призму формування парадигми нової інституціональної економічної теорії й розробки системи моделювання економічної безпеки підприємств залізничного транспорту загалом і Регіональної філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» зокрема.

Підприємства в умовах ринкових відносин отримали весь спектр суспільно-економічної діяльності, набули інфраструктурних функцій та широкої господарської самостійності. За таких умов посилюється ринкова конкуренція, для якої властива ситуація ризику й невизначеності. Очевидно, саме в цій площині триватиме суперництво як між підприємствами, так і державами.

Методологічною основою дослідження є використання нової інституціональної економіки. Із цих позицій формулюється поняття економічної безпеки як дослідницької програми, ядром якої є імплементація господарських відносин на взаємодію влади та бізнесу, що забезпечують можливості господарської діяльності для підприємств відповідно до сучасних вимог. Визначено, що оболонкою дослідницької програми є базові інститути економіки й господарської діяльності підприємств.

Серед проблем, що потребують вирішення, важливо виділити такі: формування економіко-інформаційної системи забезпечення фінансового потенціалу підприємства; розвиток людського капіталу як складової економічної безпеки підприємства; реформування підприємств залізничного транспорту шляхом їх реструктуризації в контексті економічної безпеки з урахуванням світового досвіду; розробку концепції адаптації системи

управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту до ринкового середовища.

Значну увагу в монографії приділено розробці моделей реформування економічної безпеки підприємств залізничного транспорту: економіко-інформаційної, проектної, варіативної, обґрунтуванню економічної поведінки підприємств залізничного транспорту.

Під поняттям «безпека» розуміємо здатність до виживання, незалежність, самобутність, тобто все те, що забезпечує можливість розвитку. Залишається дискусійним питання про загальнотеоретичне визначення економічної безпеки в її конкретному змісті, обґрунтування критеріїв, що дають змогу здійснювати виміри економічної безпеки, оцінювати її стан за допомогою інтегральних показників і надавати пропозиції щодо заходів для її забезпечення.

Під час 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 створює умови економічної безпеки їх діяльності. Для досягнення поставленої мети вирішено такі завдання:

- узагальнити теоретичні засади економічної безпеки підприємств;
- дослідити інституціональний дискурс формування нової парадигми системи економічної безпеки;
- охарактеризувати організаційно-економічну структуру Регіональної філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» та стратегічні напрями безпечного розвитку залізничного транспорту України;
- розробити систему показників визначення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту як умову її реформування;
- проаналізувати світовий досвід реструктуризації підприємств залізничного транспорту з метою посилення їх економічної безпеки в Україні;

- сформулювати концепції адаптації системи управління фінансовою та економічною безпекою підприємств залізничного транспорту;
- запропонувати варіативні можливості генерування різних моделей реформування для підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту;
- створити програмно-інформаційну систему забезпечення фінансово-економічної безпеки Регіональної філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» шляхом розробки інтегральних показників;
- визначити роль контролінгу та покращення людського капіталу для вдосконалення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Значну увагу приділено оцінюванню стану економічної безпеки на основі аналізу і розробки основних її елементів: суб'єктів, об'єктів і інституціонального середовища. Обґрунтовано нові підходи до аналізу сучасного розуміння змісту економічної безпеки, її тлумачення як явища й процесу, місця в сучасній економічній науці, що породжені непередбачуваністю станів і характером ризиків економічної життєдіяльності господарських суб'єктів, національної економіки та глобального середовища загалом.

# **РОЗДІЛ 1**

## **ІНСТИТУЦІОНАЛЬНИЙ ДИСКУРС ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

### **1.1. Сутність та еволюція поняття економічної безпеки**

У ХХІ ст. найбільшим завданням людства є створення умов для безпечного життя. Безпека, за своєю сутністю, створює стабільність, упорядкованість життєдіяльності й розвитку людства. Безпека є фундаментом усього, що ми робимо. 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.

Організації, 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 й невизначеності. Найближчими роками саме в цій площині триватиме суперництво між державами. У такій ситуації багато країн, підприємств і фірм стикається з необхідністю створення нових підходів до забезпечення власної економічної безпеки. Економічна безпека, яка стала однією з головних цілей внутрішньої й зовнішньої політики будь-якої держави, організації, підприємства, набуває все більшої значущості.

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, виживання й 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 й 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 й підтримувати такі загально-цивілізаційні фундаментальні цінності, як суверенітет і територіальна 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 й прийняття економічних рішень), а також культурно-цивілізаційного забезпечення вільного розвитку духовного життя та особистості громадянина.

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 й 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 (Р. Зєнба, К. Жукровська) [230; 231]. Л. Абалкін розглядає економічну безпеку як сукупність певних умов і факторів[1], а В. Сєнчагов класифікує її як індикативну систему безпеки [140].

Вагомий внесок у розвиток цієї нової галузі знань зробили такі українські вчені, як: О. Барановський [14], І. Бінько [47], М. Єрмошенко [49], Т. Васильців [22], О. Власюк [25], В. Геєць [67; 78], В. Дикань [38; 39; 40; 41], Я. Жаліло [51], В. Мунтіян [81], Г. Пастернак-Таранушенко [95], О. Пасхавер [96], П. Пригунов [102], В. Шлемко [47] 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 й 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 [30]. На рівні суспільної свідомості безпеку сприймають як відсутність реальних і потенційних загроз для заподіяння шкоди, збереження й надійності у всіх галузях життєдіяльності людини та суспільства.

Проблема економічної безпеки тривалий час не існувала сама по собі. Вона була похідною від завдань економічного зростання й 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» [177; 178; 183; 195].

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 й 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 й регіонами є невідворотною 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.

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 всіх країн, адже саме під впливом таких процесів соціальні й 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 посилювало 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 й 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].

Наприклад, у ЄС існує Рада з безпеки та співробітництва в Європі (ОБСЄ), учасницями якої є 57 країн. Регіон відповідальності організації охоплює Європу, Далекий Схід, Центральну Азію та Північну Америку. Крім того, з ОБСЄ підтримують зв'язки різного рівня та інтенсивності держави інших регіонів: Алжир, Єгипет, Ізраїль, Йорданія, Марокко, Туніс (так звані середземноморські партнери); Афганістан, Республіка Корея, Таїланд і

Японія (азійські партнери). ОБСЄ проводить основні засідання відповідно до трьох напрямів діяльності організації, зокрема: у військово-політичному сфері – щорічна нарада ОБСЄ з безпеки, у ході якої обговорюють питання, пов'язані з протидією транснаціональним викликам і загрозам, питання контролю над озброєннями та заходи зміцнення безпеки й довіри; запобігання та вирішення конфліктів; економіко-довкільний форум є щорічним засіданням у межах економіко-довкільного виміру діяльності ОБСЄ з метою надання політичного імпульсу діалогу у сфері економіки й довкілля, висунення пропозицій щодо практичних заходів, спрямованих на розвиток та розбудову економічної співпраці між державами-учасниками.

Важливим заходом у гуманітарному вимірі є щорічна Нарада ОБСЄ з виконання зобов'язань державами-учасниками в людському вимірі, яка передбачає діалог між делегаціями держав – учасниць ОБСЄ та представниками громадянського суспільства з метою висвітлення здобутків на шляху виконання взятих зобов'язань у людському вимірі та внесення пропозицій для покращення дієвості роботи ОБСЄ в гуманітарному напрямі.

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 й 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 й 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.

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 й заснована на трьох підходах: суб'єктивному, матеріальному й 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 й типології безпеки [230, с. 30].

Наступний підхід до сучасного трактування поняття безпеки полягає в трьох вимірах: суб'єктному, предметному й 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 й 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 й 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 й політична стабільність, процвітання та лібералізація внутрішньої й 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 [231, с. 33].

Розуміння безпеки як процесу передбачає, яким чином об'єкти безпеки зазнають постійних динамічних змін, які відбуваються відповідно до природної взаємодії й 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 моментом для розуміння феномена безпеки є її сприйняття як головної потреби, цінності та мети для існування людини й 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 й про безпеку розвитку, яка полягає в забезпеченні захисту та посиленні єдності окремих осіб, організацій і нації [205].

В. Сенчагов побудував концепцію, засновану на умовах безпеки переходу на інноваційний шлях розвитку й критеріях інвестиційної політики при переході до інноваційної, конкурентоспроможної економіки. Серед факторів, які безпосередньо впливають на стабілізацію соціально-економічного стану в країні й 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 [40].

Л. Абалкін розглядає економічну безпеку як сукупність умов і факторів, що забезпечують незалежність національної економіки, її стабільність і стійкість, здатність до постійного оновлення й самовдосконалення [1, с. 5]. До цих умов учений зараховує й можливість суверенно визначати шляхи та форми свого економічного розвитку. Із цієї самої позиції пропонують розглядати економічну безпеку А. Градов [31, с. 149] і С. Афонцев [13].

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 й 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 й соціальну складові. Г. Пастернак-Таранушенко ототожнює економічну безпеку держави з таким її станом, у якому вона забезпечена можливістю створення й розвитку умов для плідного життя її населення, перспективного розвитку її економіки в сьогоденні та в майбутньому зростанні добробуту її мешканців [95].

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» [67; 78].

О. Власюк зазначає, що для сучасної економіки характерними є катастрофи й 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 [25, 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 [22, 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 й забезпечення економічної безпеки

суб'єктів економічних відносин, а також тлумаченні економічної безпеки стосовно їх інтересів.

Безпека спрямована на відтворення соціальної системи, особи, суспільства й 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 й стабільності. Суспільство, у свою чергу, відчуває себе в безпеці за умов, коли економіка розвивається й 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.

Важливим елементом аналізу економічної безпеки є диференціювання оцінки й 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 й дестабілізації глобальної економіки в результаті фінансових кризи.

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 й 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.

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 й 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 й глобальні та регіональні умови розвитку.

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. Система проектування включає психологічні припущення про виявлення найбільш важливих поведінкових особливостей і відносин у процесі досягнення й 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 дослідження є ідентифікація та характеристика економічної категорії безпеки на суб'єктному, асоційованому, національному, регіональному й глобальному рівнях. Розвиваються загальні та спеціальні моделі економічної безпеки, а також практичні й 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 й 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 незаподіяння шкоди економіці.

Категорію безпеки використовують у багатьох науках і характеризують її, з одного боку, як «стан спокою, впевненості й відсутності загроз» [192, с. 147], «стан і почуття впевненості, свободи від загроз» [183, с. 15], «свобода від загроз, страху або нападу» [184, с. 187]. З іншого боку, це процес, у якому «стан безпеки і її організація підлягають динамічним змінам, відповідно до природних змін, що визначають безпеку» [185, с. 18]. У літературі та на практиці плутають безпеку як стан і як процес [187, 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 й 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 й 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.

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 й 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.

Управління є невід'ємною рисою людського існування. Це процес, у якому необхідно вирішити, як розпорядитися недостатньою кількістю товарів порівняно з потребами, які будуть прямо або побічно застосовані для людських потреб. При прямому способі застосування економіка дає гарні результати збільшення виробництва продукції, яка буде доступна на ринку для задоволення нагальних потреб, тобто вони відразу ж стають доступними для споживання. Непрямий метод застосування означає, 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 й з її діяльністю з 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 й невизначеності.

Бізнес-рішення в компанії означають, що для цього є відповідні підстави, що інформація стосується коротких періодів для компаній малого, середнього, бізнесу й отримання стабільного продукту. Діапазон такої програми придатний для відносно стабільної аудиторії. Це стосується й бізнесу держави (виробництва або продажів), що підтримує відносно стабільні суспільні (за якістю й кількістю) потреби. Однак, і тут є деякі елементи невизначеності, що завжди може 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 й 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.

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 змін у поведінці 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 й навіть загрожуватиме 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.

Економічні рішення на підприємстві в умовах невизначеності, тобто відхилення від рівноваги, можуть передбачати й розраховувати в разі наявності інформації про ситуацію, в якій можливі втрати. Невизначеність, як і ризик, може бути внутрішньою й зовнішньою. Невизначеність виникає в

результаті зовнішніх обставин і не може бути передбаченою. Це може бути через неточні розрахунки витрат, що виникають при прийнятті рішень 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.

Обсяг можливостей ризику й 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.

Зосередивши увагу на питанні економічної безпеки держави, необхідно зауважити, що такий аспект потребує першочергово визначення концепції національної безпеки. Така концепція дуже гнучка й, по суті, неоднозначна. З одного боку, вона визначається комбінацією чинників та обставин, що піддаються раціональній оцінці, з іншого – суб'єктивним відчуттям влади й населення того, що країна є безпечною. Причина цього полягає в загальнонаціональних відносинах у сфері безпеки, пов'язана з бажанням вижити і, таким чином, підтримувати свої власні екзистенційні цілі, суверенітет та територіальну цілісність, політичні, військові й соціально-економічні умови й 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 ХХІ ст. з'явилися нові виклики, проблемні ситуації й кризи, вирішення яких потребує нестандартних теоретичних підходів, що не варто зводити тільки до накопичення потенціалу, який використовують безпосередньо для прямого подолання загроз, це стосується й засобів профілактики та запобігання їх поширенню. Така система поглядів вимагає перегляду існуючих парадигмальних підходів

раціонального мислення, що передбачає апіорні істини певних висловлювань про світовий устрій, попит на який постійно зростає.

Дедалі більше перешкод зустрічається на шляху гуманітарного підходу до світогляду. Адже таке бачення світу витісняє інше бачення речей, яке породжує світ конкуренції й 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 й соціального середовища, що сприяють співпраці в межах європейської системи безпеки. В такому разі економічну безпеку потрібно сприймати в 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 й устрою системи економічної безпеки держави (рис. 1.1).

Відправною точкою аналізу є прийняття певного набору припущень щодо конкретизації сприйняття економічної безпеки й загроз для неї. Варто нагадати, що потоки небезпек і їх руйнівних наслідків, об'єктивно сприймаються як випадкові загрози економічному потенціалу та ймовірності виникнення господарських конфліктів, а також здатність національного господарства до протистояння деструктивному впливу у вигляді оцінки стану економічного потенціалу безпеки. 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.

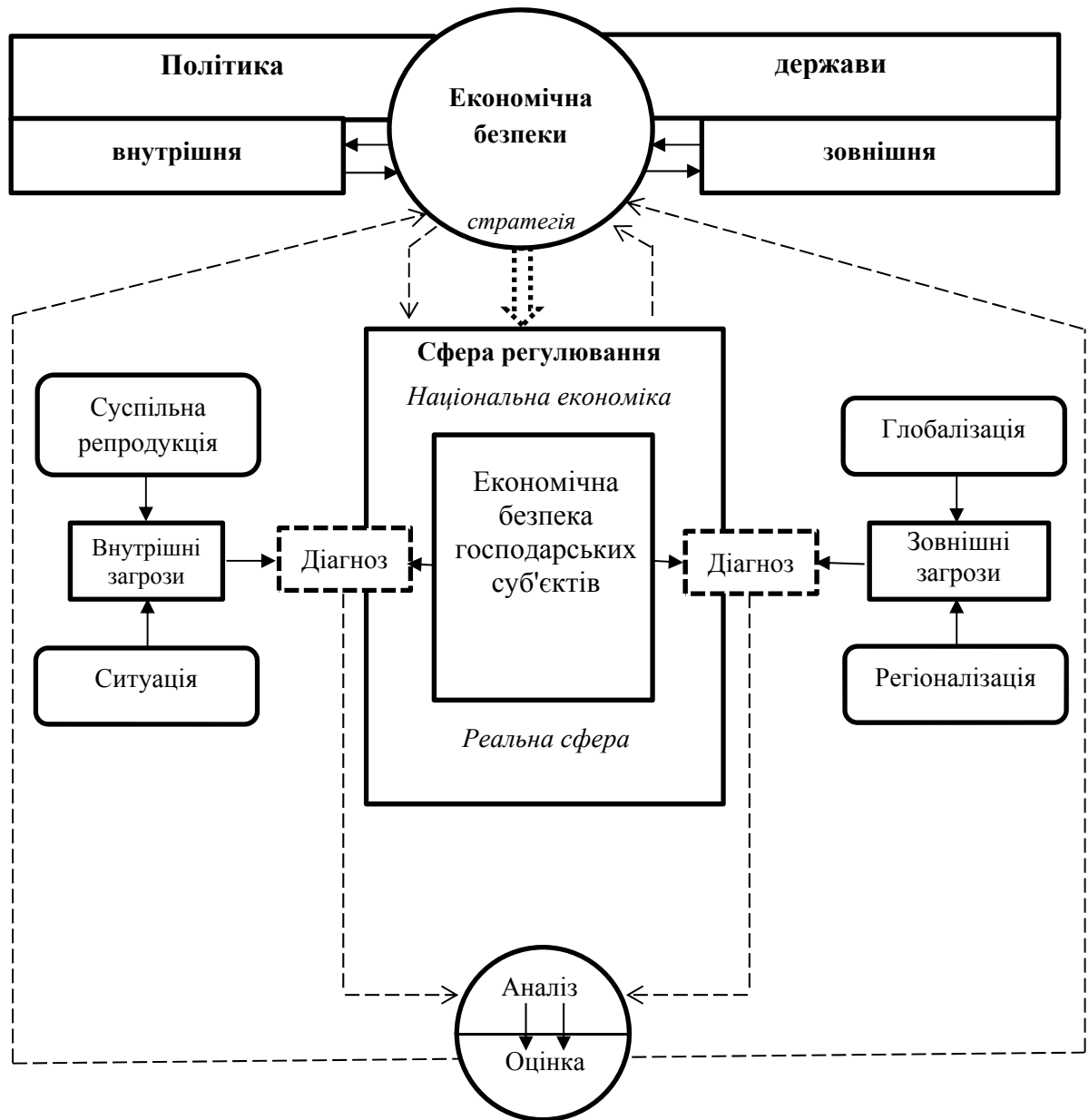


Рис. 1.1. Модель логічної структури економічної безпеки держави [221, с. 75]

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 й предметної структури сучасної економіки, визначення розвитку структури ВВП з розбивкою на накопичення та споживання, а також через відповідну зовнішньоекономічну політику;

б) зменшення ймовірності конфлікту в економічній діяльності, яка полягає, в основному, 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.

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 усе нові й нові концепції та постулати економічної політики.

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

Відправною точкою в пошуках нової парадигми безпеки повинні бути виявлення й урахування її структурних елементів. Вони є основою та предметом безпеки навколишнього середовища, в якій вона забезпечується або досягається, взаємно не перетинається й 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 з позитивних і негативних позицій: суб'єктів, об'єкти, навколишнє середовище, динамічний процес на рівні держави, а також міжнародні відносини. 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 й конфлікти можна планувати та спрямовувати. Можна визначити джерела й 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 й прогресу.

Заснована на існуючій парадигмі політична думка морального виправдання досягала свого апогею тоді, коли влада використовувала інструмент політики накопичення й застосування сили, як засіб для прогнозування та планування безпеки. Критика цієї парадигми припускає, 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 й 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 й 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 й 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 й зазнати абсолютно непередбачуваних і навіть катастрофічних наслідків. Однак, це не означає, що можуть статися кризові ситуації й 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 й 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 й 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 й 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 й порядку. Це означає, що досягнення безпеки держави обмежується широко трактованими поняттями внутрішньої й зовнішньої безпеки. Гарантією останніх вважають накопичення сили, тому що причиною хаосу й анархії в країні та в міжнародних відносинах є її дефіцит. У результаті цього формуються теза, що у світі конкуренції й суперництва неможливо уникнути насильства.

Вважають, що загрози безпеці не існує там, де справа не дійшла до держави й 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 й консенсусу.

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

Становлення парадигми нової інституціональної економічної теорії є процесом, який представлений у працях провідних нео-інституціоналістів, що спиралися на думки й 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 й 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. Модель парадигми нової інституціональної економіки представлено на рис. 1.2.

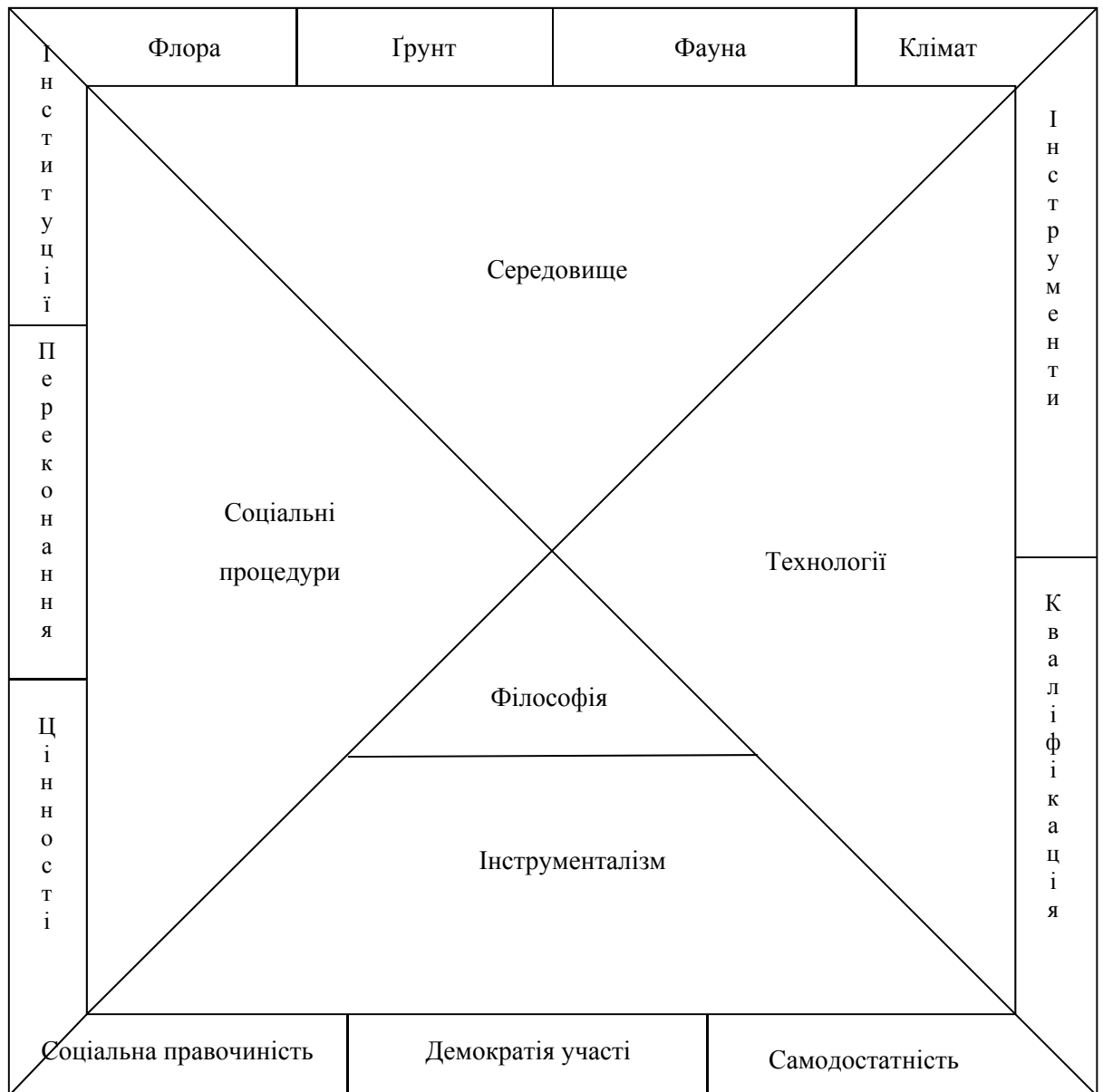


Рис 1.2. Модель парадигми нової інституціональної економіки [221, с.74]

Цінні ідеї для розбудови нової нео-інституціональної 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 [221].

Значний внесок у розвиток нео-інституціональної парадигми економіки зроблено в методологічних дослідженнях К. Поппера, Т. Куна та І. Лакатоса. Якщо досягнення перших двох слід розглядати як діаметрально протилежні, то погляди І. Лакатоса є спробою подолати розрив між першими двома [151, с. 42].

Становлення парадигми нової інституціональної економічної теорії є процесом, який представлений у працях провідних нео-інституціоналістів, що спиралися на думки й 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 пов'язані зі світом промисловості, в якій працівники в бажанні отримати хорошу роботу, здійснюють процес виробництва; а також непродуктивних, тобто тих, які пов'язані зі світом бізнесу і які Т. Веблен назвав дозвільним класом, вони керуються мотивом отримання прибутку й 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.

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

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.

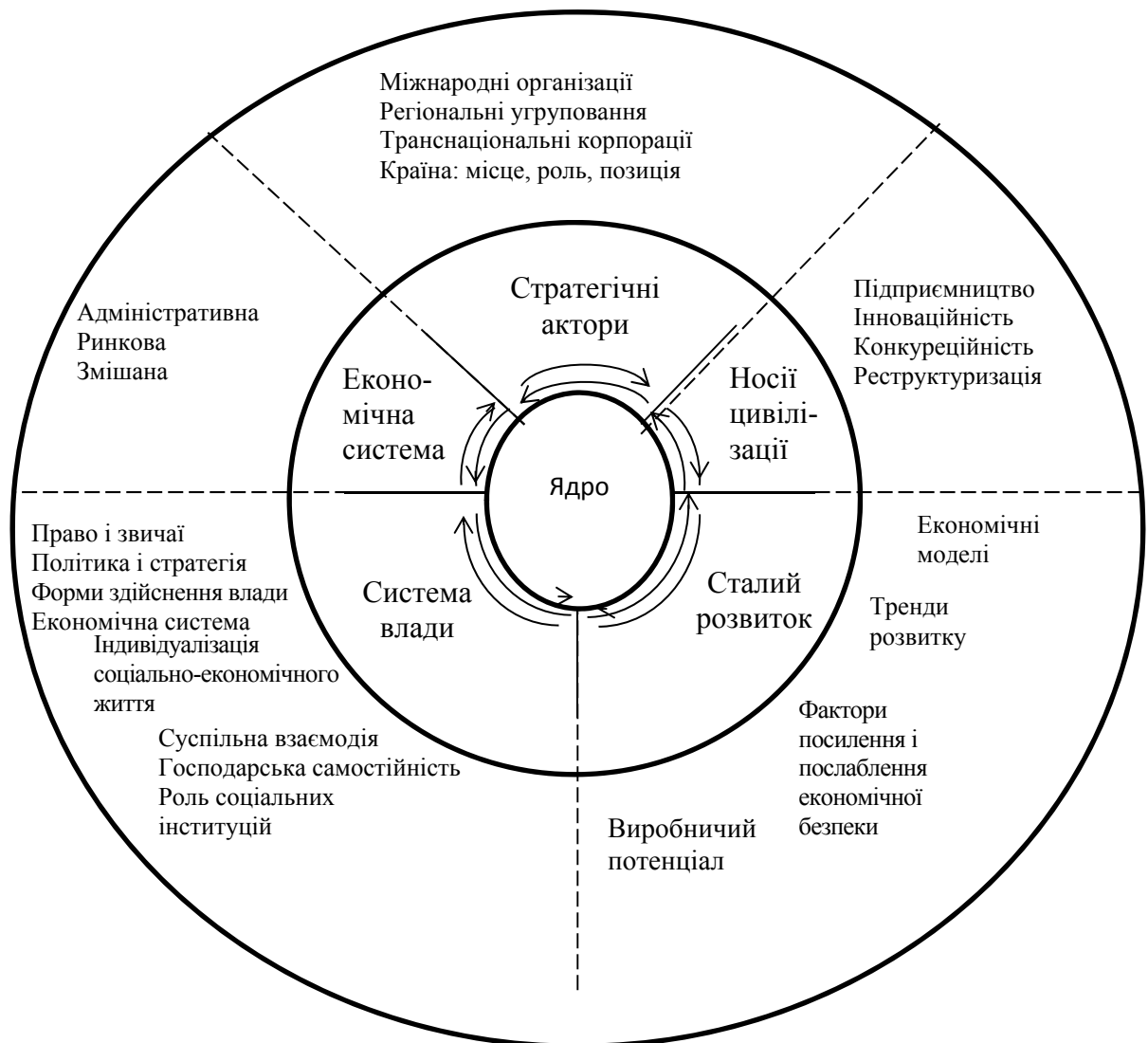


Рис. 1.3. Практичні механізми економічної безпеки

Складено на підставі: [219]

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 суспільних структур і процесу соціалізації особистості.

Визнаючи, що парадигма соціальної безпеки конституювана 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 міжнародного права характеризується: певною територією (загальна площа разом з природними ресурсами), населенням, урядом і здатністю вступати у відносини з іншими державами, Це створює основи парадигми безпеки держави. Держава, через призму цих показників, через внутрішню і зовнішню політику, забезпечує безпеку, 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 (людську одиницю), 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.

Загалом, під формулою нової інституціональної парадигми економічної безпеки потрібно визначати те, що вона встановлює багатокритеріальний контекст безпеки.

Методологічними передумовами нового підходу до теорії економічної безпеки, а також формули, парадигми, нової інституціональної економіки як основи побудови теорії економічної безпеки наступним кроком є виявлення інститутів економічної безпеки. Це завдання, за своєю суттю, є досить складним, бо передбачає, в першу чергу, пошук певної елементарної 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 окремої людини і впливають на її 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 впливають із складних форм організації життя, а також породжені швидкими змінами у соціальній, економічній та технічній сферах. Вона відображає закони економіки, які визначаються 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 й напрямку 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.

### **1.2.1. Інституційна матриця як інструмент формування економічної безпеки**

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

Для її опису використані чотири атрибути:

- інституційна 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.).

ІНСТИТУЦІЙНА СТРУКТУРА					
РИНОК			ІЄРАРХІЯ		
СПЕЦИФІЧНІСТЬ АКТИВІВ	НИЗЬКА	НЕ ЕФЕКТИВНА СТРУКТУРА ТРАНСАКЦІЙ А	ЕФЕКТИВНА СТРУКТУРА ТРАНСАКЦІЙ В	СЛАБКА	БЕЗПЕКА УГОДИ
	ВИСОКА	Д ЕФЕКТИВНА СТРУКТУРА ТРАНСАКЦІЙ	С НЕ ЕФЕКТИВНА СТРУКТУРА ТРАНСАКЦІЙ	СИЛЬНА	
СЛАБКЕ			СИЛЬНЕ		
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСАКЦІЙ					

Рис. 1.4. Матриця безпеки угод та умов їх здійснення [221]

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 ського впливу на економічну безпеку.

В угодах, що характеризуються слабким захистом операцій через державний сектор, а також високою специфічністю ресурсів, в рамках інституційної структури, якою є ринок (поле А), Ціни, отримані від виробників будуть нижчі, ніж при угодах з більш високим її захистом (поле В).

У свою чергу, в угодах, що характеризуються високим захистом операцій через державний сектор, а також високою специфічністю ресурсів, в рамках інституційної 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 інституційної структури.

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

Урахування просторової дії матриці у формі інституційної матриці економічної безпеки, дозволяють зазначити інститути, відповідальні не тільки за функціонування окремих просторів, але й 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.

### **1.2.2. Інститути та інституції економічної безпеки**

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 впливає із самої їх суті і походження, бо вони є історичними утвореннями, спрямованими проти дій окремих суб'єктів в практиці репродукції соціальних відносин. Будучи основою інституційної матриці, вони полегшують аналіз сил чинників внутрішніх соціально-економічних явищ.

Матрицю економічної безпеки, видається доцільним розглядати через розширення тривимірного простору дії інституціональної матриці [219], що включає доведення переліку інститутів базових просторів: економічного, політичного та ідеологічного, до восьми просторів. А це передбачає додаткове включення таких просторів, як: звичайовий; 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 відповідальні 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 інституційної 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 інституційної 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 й 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 й інтеграція та інші процеси повинні не тільки дати відповідь на питання щодо відновлення свободи нашої країни, щоб вирішити проблему своєї безпеки, а й 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.

Зважаючи на особливості розвитку сучасного світу, система економічної безпеки включає такі суб'єкти і об'єкти:

1. Підприємство:
  - інновації;
  - конкурентоспроможність;
  - реструктуризація.
2. Країна (місце, роль, позиція):
  - адміністративна;
  - ринкова;
  - змішана.
3. Міжнародні організації:
  - регіональні групи;
  - транснаціональні корпорації.

### **1.3. 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 й стабільності. Це повною мірою стосується й економічної

безпеки. У такій ситуації досягнення економічної безпеки пов'язано з рядом питань, які потрібно врахувати при розгляді цієї проблеми.

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).

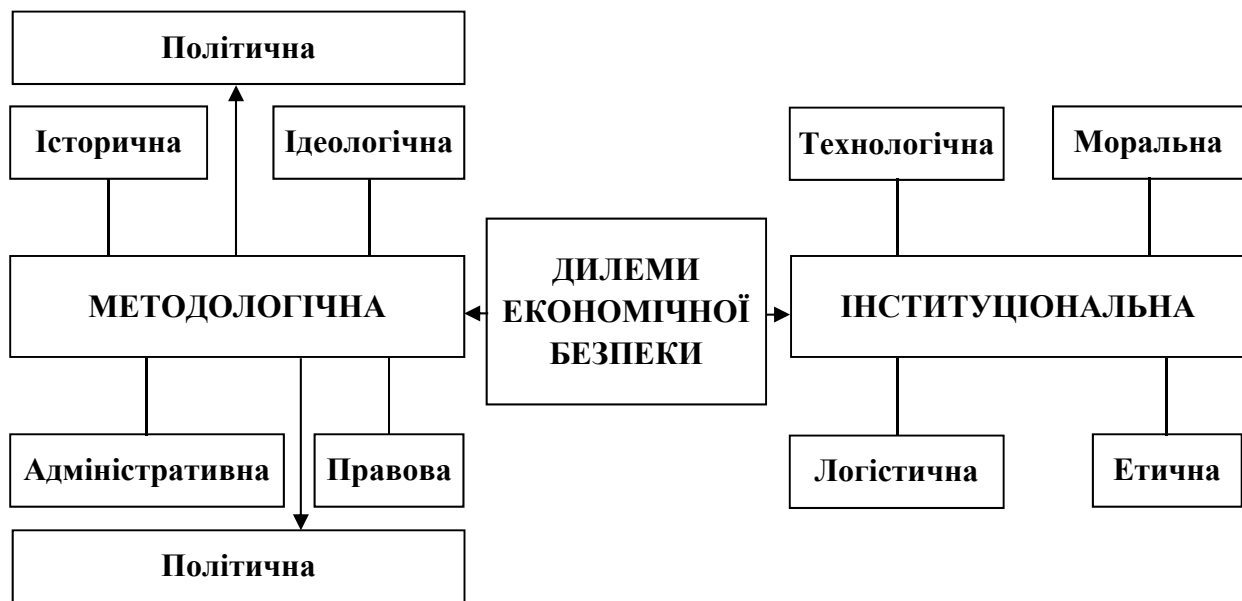


Рис.1.5. Дилеми вирішення проблем економічної безпеки [221]

#### *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 й 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 й 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 й недоїдає? Чому чим більше місця займають питання сировинної безпеки (в Україні енергетичної), тим вищий рівень залежності від імпорту нафти й 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 й 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 й справедливості, соціального захисту, культурних цінностей, належного управління господарством та громадськими справами й 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 й праці, політичних і торговельно-суспільних відносин, збереження природного середовища, з урахуванням поточних та майбутніх умов.

### *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 й 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 й опрацьовані. Серед численних перешкод на перший план виходить відсутність розуміння характеру соціальної ринкової економіки, що була визнана як основа для розвитку країн Європейського Союзу.

### *Політична дилема*

Закономірним у сучасному світі, як і в далекому історичному минулому, є намір нав'язати через політичну, економічну й 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 й 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 висувають 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.

### *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 й 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 XIX 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 й самого управління.

#### *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 й контактувати з іншим культурами), асиміляція (включає виховання та пошук контакту з іншою людиною або соціальною групою), поділ (розвиток своєї власної культури й 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 й 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.

### *Правова дилема*

Процеси регіоналізації, інтеграції й 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.

### *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.

#### *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 й 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 й соціальною рівністю.

Морально-етичні дилеми створюють необхідність визнання спільності економічної безпеки в короткостроковій і довгостроковій перспективі. Це порушує питання про обсяги поточного й 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.

## РОЗДІЛ 2

### ГЕНЕЗА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

#### РЕГІОНАЛЬНОЇ ФІЛІЇ «ПРИДНІПРОВСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

#### **2.1. Організаційно-економічна характеристика регіональної філії «Придніпровська залізниця»**

У сучасних умовах розвитку світової та національної економік, для якого характерні перехреснення інтересів учасників, фінансові потрясіння, швидка зміна кон'юнктури ринку товарів, робіт, послуг, оцінювання фінансового й 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 [137].

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 й 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 й міждержавному сполученнях та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць.

До сфери Укрзалізниці входять Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниці, а також інші підприємства та організації єдиного виробничо-технологічного комплексу, що забезпечують перевезення вантажів і пасажирів.

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 1992-2014 років 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.

Відповідно до Положення, основною функцією Мінінфраструктури в галузі залізничного транспорту є забезпечення формування та реалізація державної політики згідно з чинним законодавством.

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.03.2011 № 265 «Питання управління Міністерством інфраструктури об'єктами державної власності» визначено перелік підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України.

Також одним з завдань Мінінфраструктури визначено забезпечення контролю стосовно вирішення питань, пов'язаних з безпечним функціонуванням та розвитком мережі метрополітенів [91].

Статистичні дані про Українські залізниці подано в табл. 2.1.

## Статистичні дані про Українські залізниці [91]

Статистичний показник	Значення
Експлуатаційна протяжність головних колій	21640,4 км (74% – безстикової колії), електрифікованих колій — 9878 км (45 %), ширина колії — 1520 мм
Кількість залізничних станцій	1447 од.
Кількість залізничних вокзалів	118 од. (з них – 18 позакласних, 9 – першого класу, 34 – другого класу, 57 – третього класу)
Кількість зупиночних пунктів та платформи	2268 од.
Кількість залізничних переїздів	5422 од. (зокрема обладнаних автоматичною переїзною сигналізацією – 4168; в т.ч. переїздів з черговим – 1497, з яких 1468 обладнано автоматичною переїзною сигналізацією)
Парк вантажних вагонів	111 100 од.
Парк пасажирських вагонів	5291 од.
Парк тепловозів	2447 од.
Парк електровозів	1547 од.
Інвентарний парк приміського сполучення	547 секцій електропоїздів (зокрема, 14 секцій рейкових автобусів), з них 1340 – в експлуатації
Інвентарний парк дизель-поїздів	528 секцій (з них 247 – в експлуатації)
Чисельність працівників (станом на 01.01.2015)	308 684 особи
Перевезено пасажирів за 2014 рік	440,9 млн
Перевезено вантажів за 2013 рік	443, 222 млн тонн
Кількість фірмових пасажирських потягів	52 од.

Мінінфраструктури відповідно до покладених на нього завдань:

- розробляє проекти законів та інших нормативно-правових актів з питань, що належать до його компетенції;
- здійснює нормативно-правове регулювання у сфері залізничного транспорту;
- визначає пріоритети та здійснює заходи щодо забезпечення формування та реалізації державної політики;
- розробляє, затверджує і виконує прогностичні і програмні документи з питань розвитку залізничного транспорту;

- вносить на розгляд та затвердження Кабінету Міністрів України фінансові плани підприємств галузі;
- проводить моніторинг фінансової діяльності, зокрема виконання показників фінансових планів підприємств галузі;
- затверджує порядки, положення, інструкції;
- затверджує тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України і пов'язані з ними послуги, перевезення залізничним транспортом вантажів транзитом через територію України, перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом у міжнародному та внутрішньому сполученні (крім приміських перевезень та перевезень швидкісними поїздами категорії Інтерсіті+ у вагонах першого класу);
- затверджує нормативно-правові акти з експлуатаційної безпеки на залізничному транспорті, в метрополітенах, з організації експлуатаційної роботи та технічної експлуатації інфраструктури і рухомого складу на залізничному транспорті, акти з питань відкриття та проведення реконструкції пунктів пропуску через державний кордон України на залізничних станціях, а також з питань установлення класифікації, порядку розслідування та обліку транспортних подій на залізничному транспорті;
- затверджує Галузевий класифікатор транспортних послуг залізничного транспорту;
- затверджує правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу і вантажу, а також тварин, птиці та інших вантажів, що підлягають державному ветеринарно-санітарному контролю, залізничним транспортом України;
- затверджує правила проведення аварійно-рятувальних робіт на залізничному, транспорті;
- затверджує правила перевезення швидкопсувних вантажів і пошти залізничним транспортом;

- затверджує правила технічної експлуатації залізниць, міжгалузевого промислового залізничного транспорту України, метрополітенів;
- затверджує перелік вантажів, які повинні супроводжуватися особовим складом відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті на всьому шляху прямування залізницями України;
- погоджує рішення про відкриття або закриття станцій, залізничних шляхів загального користування, в тому числі малоінтенсивних ліній та ділянок;
- установлює процедуру та строки припинення або обмеження навантаження і перевезення вантажів та вантажобагажу, що зумовлено обставинами непереборної сили, воєнними діями, блокадою, епідемією або іншими обставинами, які не залежать від перевізників та власників інфраструктури залізничного транспорту загального користування і перешкоджають здійсненню перевезень, та оповіщення про це перевізників і власників інфраструктури залізничного транспорту загального користування [91].

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, а також Автономної Республіки Крим, загальною площею 93 тис. квадратних кілометрів із населенням понад вісім мільйонів осіб.

Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська 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 Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська 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 й 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 Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська 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 й зв'язку та інші механізми й обладнання. До складу Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська 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 Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» не має конкурентів, тому досліджуване підприємство є природним монополістом у тих областях, які обслуговує (Дніпропетровська, Запорізька). Щоб охарактеризувати діяльність Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська 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 й 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 й організації, а також їх соціальну інфраструктуру; управління 6 залізниць з діючими організаційними структурами. На перехідний період зберігалась чинність

нормативних документів, які регламентували умови й технологію перевезень та безпеку руху.

З метою організації ефективного управління залізничним транспортом та забезпечення потреб народного господарства й 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 й 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.

Сьогодні довжина національної мережі залізничних транзитних коридорів в Україні становить 3162 км. Це головним чином двоколіїні електрифіковані, обладнані автоблокуванням магістралі з високим рівнем використання технічних засобів. Крім того, розвиваються перевезення по МТК ТРАСЕКА (Європа – Кавказ – Азія).

На 2015 р. залізниця має такі характеристики:

- експлуатаційна протяжність головних колій – 21 640,4 км (74% – безстикової колії);
- електрифіковані колії – 9878 км (45%);
- ширина колії – 1520 мм;
- кількість залізничних станцій – 1447;
- кількість залізничних вокзалів – 125, з них: 19 – позакласних, 12 – першого класу, 36 – другого класу, 58 – третього класу;
- кількість зупиночних пунктів та платформ – 2268;
- кількість залізничних переїздів – 5422, зокрема обладнаних автоматичною переїзною сигналізацією – 4168. Переїздів із черговим – 1497, з яких 1468 обладнано автоматичною переїзною сигналізацією;
- парк вантажних вагонів – 116 063 од. (на 1 січня 2014 р.);
- парк пасажирських вагонів – 7025 од.;
- парк тепловозів – 2447 од.;
- парк електровозів – 1547 од.;
- інвентарний парк приміського сполучення – 1547 секцій електропоїздів (зокрема 14 секцій рейкових автобусів), з них 1340 – в експлуатації;
- інвентарний парк дизель-поїздів – 528 секцій, з них 247 – в експлуатації;
- чисельність працівників – 363 тис. осіб (станом на жовтень 2013 р.);
- перевезено пасажирів за 2013 р. – 483,3 млн осіб;
- перевезено вантажів за 2013 р. – 443,222 млн тонн;
- кількість фірмових пасажирських потягів – 63 од. [92].

Основною діяльністю залізниць є послуги з перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу, пошти та пов'язані з ними послуги, передбачені прейскурантами (тарифами). Складовою загальногосподарської діяльності є діяльність усіх взаємопов'язаних підприємств та структурних підрозділів, спрямована на виконання єдиного перевізного процесу, тобто експлуатаційна (перевізна) 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 й 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 й 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 й 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 й сальдо згідно з Правилами комплексних розрахунків між залізничними адміністраціями держав.

Порядок зарахування доходних надходжень, до створення ПАТ було затверджено Наказом Міністерства транспорту України. Бухгалтерська звітність за доходними надходженнями складається за формами, затвердженими Укрзалізницею:

- баланс по доходних надходженнях (БОД-1) складається щокварталу в тисячах гривень. Форма БОД-1 має три розділи активу балансу та два розділи пасиву;

- звіт по доходних надходженнях (БОД-2) складається у внутрішньодержавному та міжнародному сполученнях за кожний звітний місяць та щокварталу наростаючим підсумком;

- довідка-розшифровка розрахунків по зборах іноземних залізниць у міжнародному сполученні (БОД-3) складається по доходних надходженнях у міжнародному сполученні за кожний місяць та щокварталу наростаючим підсумком;

- довідка-розшифровка (БОД-3А) про суми, які належать перерахуванню іноземним залізницям і залізницям України за міжнародні перевезення [106].

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 прогностичних 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 (ЕТЕХПД), 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 фінансового потенціалу, що передуює визначенню його рівнів і дає змогу розрахувати рівень фінансово-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 й 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 й 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 й має право першого підпису на всіх банківських документах, які стосуються діяльності залізниці; одержувати від служб та структурних підрозділів фінансово-економічні розрахунки й обґрунтування, пов'язані зі складанням планів, заявок, звітів про їх виконання, бухгалтерську та управлінську звітність; брати участь у перевірках 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 й 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 й реалізації продукції.

Поряд із цим контроль необхідно здійснювати за допомогою різних органів і служб не ізольовано, а системно й 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 Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська 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 залізниці, 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.

Предмет та мета діяльності Придніпровської залізниці:

- 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 й 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 й видів діяльності;
- комплексний розвиток та зміцнення матеріально-технічної бази й 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 ситуаціях;

– надання на основі окремих угод послуг, пов’язаних з користуванням залізничними коліями та засобами залізниці для забезпечення потреб у перевезеннях вантажів і пасажирів у визначеному регіоні транспортної мережі [92].

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 й 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 [153].

У своїй діяльності, Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» керується чинним законодавством України, наказами та іншими нормативними актами Міністерства транспорту України, Укрзалізниці.

Основними напрямками діяльності Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» є:

- 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 щодо 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 й видів діяльності;
- комплексний розвиток та зміцнення матеріально-технічної бази й 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 ситуаціях;

- заготівля, обробка та реалізація окремих видів ресурсоцінних відходів, збирання, заготівля окремих видів відходів як вторинної сировини (за переліком, який визначає Кабінет Міністрів України);

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

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. – 2 376 627,4 тис. грн, що на 310 286,1 тис. грн менше від попереднього року. З метою підвищення якості професійного складу працівників залізниці, формування в них умінь 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:

- випускникам вищих навчальних закладів – 176 особам, з них 132 молодих спеціалісти;
- випускникам професійно-технічних училищ, ліцеїв – 145 особам;
- випускникам загальноосвітніх шкіл – 24 особам.

Як і в минулі роки, протягом звітнього 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.

Залізниця має 131 відокремлений структурний підрозділ без статусу юридичної особи. Облікова політика залізниці розроблена на підставі Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», Положення про порядок бухгалтерського обліку окремих активів та операцій підприємств державного, комунального секторів економіки і господарських організацій, які володіють та/або користуються об'єктами державної, комунальної власності, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 26 грудня 2006 р. № 1213, зареєстрованого в Міністерстві фінансів України від 26 грудня 2006 р. № 1363/13237, Положень (стандартів) бухгалтерського обліку, Методичних рекомендацій по застосуванню на залізничному транспорті Положень (стандартів) бухгалтерського обліку та інших нормативно-правових актів з бухгалтерського обліку і фінансової звітності та з метою визначення Облікової політики залізниці як сукупності принципів, методів і процедур, що забезпечить об'єктивне відображення фінансового стану і результатів господарської діяльності структурних підрозділів та залізниці в цілому. Структурні підрозділи залізниці свою облікову політику не розробляють, а керуються в своїй діяльності Обліковою політикою залізниці. Положення Облікової політики залізниці є обов'язковими для виконання її структурними підрозділами. Для формування інформації про доходи, витрати, фінансові результати, активи й зобов'язання в додатку до приміток до річної фінансової звітності «Інформація за сегментами» пріоритетним видом звітного сегмента визнано господарський. Структурні підрозділи, що входять до складу основної діяльності залізничного транспорту, які забезпечують єдиний технологічний процес залізничних перевезень вантажів та пасажирів, складають звітність за такими господарськими видами сегментів: «Послуги з перевезення вантажів», «Послуги з перевезення пасажирів», а також об'єднаний сегмент «Обслуговування користувачів транспортних послуг». Сегмент

«Обслуговування користувачів транспортних послуг» включає в себе послуги вантажної та комерційної роботи, транспортно-експедиційних операцій, обслуговування пасажирів, господарства станцій і вагонів-ресторанів. Передача продукції (робіт, послуг) між структурними підрозділами в межах залізниці, тобто вироблених та використаних для власного споживання залізниці, вважається внутрішнім оборотом (крім операцій з торгівлі, сільського господарства, громадського харчування) і на рахунках обліку доходів не відображається. Залізниця складає зведений баланс, до якого входять баланси структурних підрозділів. Показники фінансової звітності структурних підрозділів включають до загального фінансового Звіту залізниці. У загальному Звіті про фінансові результати залізниці показники наводять згорнуто.

Об'єктом амортизації основних засобів є первісна або переоцінена вартість, зменшена на їх ліквідаційну вартість. Амортизацію основних засобів, інших необоротних матеріальних активів (крім малоцінних необоротних матеріальних активів і бібліотечних фондів) нараховують із застосуванням прямолінійного методу, за яким річну суму амортизації визначають діленням вартості, що амортизується, на строк корисного використання об'єкта основних засобів. Амортизацію на вантажні вагони нараховують та відображають у бухгалтерському обліку структурні підрозділи, на балансі яких обліковуються ці вагони. Нарахування амортизації припиняється, починаючи з місяця, наступного за місяцем вибуття об'єкта основних засобів, переведення його на реконструкцію, модернізацію, добудову, дообладнання, консервацію.

Річну (місячну) суму амортизації після зміни залишкової вартості об'єкта основних засобів у результаті їх переоцінки, часткової ліквідації, модернізації, модифікації, добудови дообладнання, реконструкції тощо, зміни строку корисного використання (експлуатації) визначають, виходячи відповідно з нової залишкової вартості та нового строку корисного використання (експлуатації) з місяця, наступного за місяцем таких змін.

Амортизацію об'єктів рухомого складу, які перебувають у запасі, резерві відповідно до нормативних актів Укрзалізниці, нараховують у звичайному порядку. Амортизацію малоцінних необоротних матеріальних активів і бібліотечних фондів нараховують у першому місяці використання об'єкта в розмірі 100% його вартості. Об'єкт основних засобів вилючають з активів (списують з балансу) у разі його вибуття внаслідок ліквідації, безоплатної передачі, нестачі або інших причин невідповідності критеріям визнання активом. При досягненні залишкової вартості об'єкта основних засобів ліквідаційної вартості цей об'єкт вважають повністю амортизованим, у разі його непридатності для подальшого використання він підлягає списанню.

Одиницею бухгалтерського обліку запасів визнають їх найменування. Облік запасів ведуть у натуральному та грошовому вимірниках. Придбані (отримані) або вироблені запаси зараховують на баланс структурного підрозділу за первісною вартістю.

Оприбуткування колісних пар, викочених при ремонті та виключенні вантажних вагонів з інвентарного парку, і колісних пар, викочених з-під пасажирських вагонів, та колісних пар, що відправляються в ремонт, провадиться за вартістю, яка визначається Головним управлінням вагонного господарства та Головним управлінням пасажирського господарства Укрзалізниці відповідно. Структурні підрозділи, які здійснюють матеріально-технічне постачання, транспортно-заготівельні витрати включають до собівартості придбаних запасів і обліковують загальною сумою на окремому субрахунку рахунків обліку запасів, яка щомісячно розподіляється між сумою залишку запасів на кінець звітного місяця і сумою запасів, що вибули за звітний місяць. Інші структурні підрозділи транспортно-заготівельні витрати включають до собівартості придбаних запасів, а при необхідності можуть обліковувати їх загальною сумою на окремому субрахунку рахунків обліку запасів. При відпуску запасів у виробництво, продажу та іншому вибутті оцінювання їх здійснюють за методом ФІФО, згідно з яким оцінювання запасів базується на припущенні, що запаси використовують у

тій послідовності, у якій вони надходили на структурні підрозділи (відображені в бухгалтерському обліку), тобто запаси, які першими відпускаються у виробництво (продаж та інше вибуття), оцінюють за собівартістю перших за часом надходження запасів. При відпуску у виробництво, у разі продажу та іншому вибутті старопридатних запасів, що були оприбутковані при ліквідації, ремонті або іншому поліпшенні основних засобів, оцінювання здійснюють за методом та у спосіб щомісячної середньозваженої собівартості, за яким оцінювання вибуття запасів проводять щодо кожної одиниці запасів на початок звітного місяця й вартості одержаних у звітному місяці запасів на сумарну кількість запасів на початок звітного місяця та одержаних у звітному місяці запасів. При передачі в експлуатацію малоцінних та швидкозношуваних предметів, що використовуються протягом не більше одного року, їх вартість виключається зі складу активів (списується з балансу) з подальшою організацією оперативного кількісного обліку таких предметів за місцями експлуатації й матеріально-відповідальними особами протягом строку їх фактичного використання та обліковується на позабалансовому субрахунку 073 «Перелік списаних малоцінних та швидкозношуваних предметів, строк корисного використання яких не більше одного року». З оперативного обліку малоцінні та швидкозношувані предмети, які вийшли з ладу, списуються відповідно до актів, складених комісією та затверджених керівником структурного підрозділу. Запаси, які зіпсовані, застарілі або іншим чином втратили первісно очікувану економічну вигоду, відображаються за чистою реалізаційною вартістю, яку визначає постійно діюча інвентаризаційна комісія. Суми нестач і втрат від псування цінностей до прийняття рішення про конкретно винних осіб відображаються на відповідному позабалансовому субрахунку. Списання проводять відповідно до розпорядчого документа по структурному підрозділу. Строки корисного використання малоцінних та швидкозношуваних предметів в експлуатації встановлюють згідно з наказом Укрзалізниці від 14 липня 2003 р. № 172-Ц.

Аналітичний облік запасів здійснюють відповідно до Класифікатора матеріально-технічних ресурсів, які використовуються на залізничному транспорті України, затвердженого наказом Укрзалізниці від 20 грудня 2001 р. № 716-Ц. Розрахунок нормативу запасів товарно-матеріальних ресурсів здійснюють відповідно до Методики розрахунку нормативу запасів товарно-матеріальних ресурсів на залізничному транспорті, затвердженої наказом Укрзалізниці від 28 грудня 2001 р. № 738-Ц [93].

Формування доходів від перевезень проводять згідно з Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку робіт і послуг, що належать до основної діяльності залізничного транспорту» від 30 березня 2011 р. № 316 та Інструкцією про порядок розподілу та формування доходів від перевезень і виконання пов'язаних з ними робіт (послуг) та витрат, пов'язаних з перевезеннями за міжнародними угодами, затвердженою наказом Укрзалізниці від 27 червня 2013 р. № 205-Ц/од.

Метод вимірювання полягає у визначенні кількості робіт в натуральних показниках окремого виду робіт (куб. м, кв. м, штук тощо). Вартість виконаних робіт визначають згідно з Правилами визначення вартості будівництва ДСТУ Б Д.1.1-1:2013, прийнятих з наданням чинності з 1 січня 2014 р. наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 5 липня 2013 р. № 293. Відображення витрат структурними підрозділами залізниці на рахунках з обліку витрат здійснюють за статтями та економічними елементами витрат відповідно до Методичних рекомендацій по застосуванню на залізничному транспорті Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 16 «Витрати», затверджених наказом Укрзалізниці від 24 березня 2000 р. № 109-Ц та Номенклатури витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України, затвердженої наказом Укрзалізниці від 21 серпня 2007 р. № 417-Ц (із змінами і доповненнями).

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 й видів діяльності; комплексний розвиток та зміцнення матеріально-технічної бази й 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, Автономну Республіку Крим, 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%.

Основними ризиками в діяльності емітента є:

- висока залежність від державного регулювання тарифів на перевезення;

- чутливість транспортної галузі до загального стану ділової активності в економіці України та держав-партнерів, 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 1/3 операційних витрат залізниці, а також металопродукції;

- збитковість пасажирських перевезень (витрати від пасажирських перевезень покриваються доходами за 2014 р. на 44%) 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.

Тимчасовими контрольними завданнями на 2015 р. передбачено обсяги реалізації продукції::

- вантажні перевезення: у натуральній формі – 31 818 млн тарифних т-км, у грошовій – 7 337 116 тис. грн, або 80,8% всієї виробленої продукції;

- пасажирські перевезення: у натуральній формі – 4915 млн пас-км, у грошовій – 703 774 тис. грн, або 7,8% всієї виробленої продукції;

- підсобно-допоміжна діяльність: у грошовій формі – 1037 001 тис.грн, у відсотках до всієї виробленої продукції – 11,4% [86].

Суттєву питому вагу в загальному обсязі постачання товаро-матеріальних цінностей мають: ДП «Укрзалізничпостач» – 864,2 млн грн (продукція виробничо-технічного призначення), ДП «Управління

промислових підприємств Укрзалізниці» – 149 млн грн (матеріали верхньої будови колії), ТОВ НВП «РІЧ» – 6 млн грн (запчастини для вантажних вагонів), ТОВ «ПЕБК «Енергетика» – 8,9 млн грн (поставка запчастин для вантажних вагонів), ТОВ ВТФ «Авіас» – 7,4 млн грн (пальне), ТОВ «Сучасні фрікційні системи» – 11,9 млн грн (колодки гальмівні).

У 2010 р. придбано (виготовлено) основних засобів на суму 493,7 млн грн, у тому числі 704 вантажних піввагонів на суму 346,2 млн грн, 3 електровози ВЛ-11М/6 на суму 93,3 млн грн.

У 2011 р. придбано (виготовлено) основних засобів на суму 144,1 млн грн, у тому числі придбано 2 електровози постійного струму на суму 76,4 млн грн.

У 2012 р. придбано (виготовлено) основних засобів на суму 349,2 млн грн, у тому числі придбано 4 електровози постійного струму (152,8 млн грн), рейковий автобус (24,9 млн грн), машину для глибокої очистки щебеневого баласту РМ-80 (58,2 млн грн) і машину для виправки та рихтування колії ВПР-09-3Х (60,2 млн грн).

У 2013 р. придбано (виготовлено) основних засобів на суму 500,2 млн грн, у тому числі 10 електровозів постійного струму ВЛ-11 на 434,4 млн грн у межах реалізації Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 роки, затвердженої Постановою Кабміну «Про затвердження Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 роки» від 1 серпня 2011 р. № 840.

У 2014 р. придбано (виготовлено) основних засобів на суму 368,1 млн грн, у тому числі придбано 7 електровозів постійного струму ВЛ-11 на 344,5 млн грн у межах реалізації Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 рр., затвердженої Постановою Кабміну «Про затвердження Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 роки» від 1 серпня 2011 р. № 840.

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 й 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 й 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 й 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 й 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 й 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 й 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 й 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 Запорозжі. Через ці порти впливають кам'яне вугілля, залізна руда, мінерально-будівельні матеріали й 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 й відповідному Головному управлінню «Укрзалізниці».

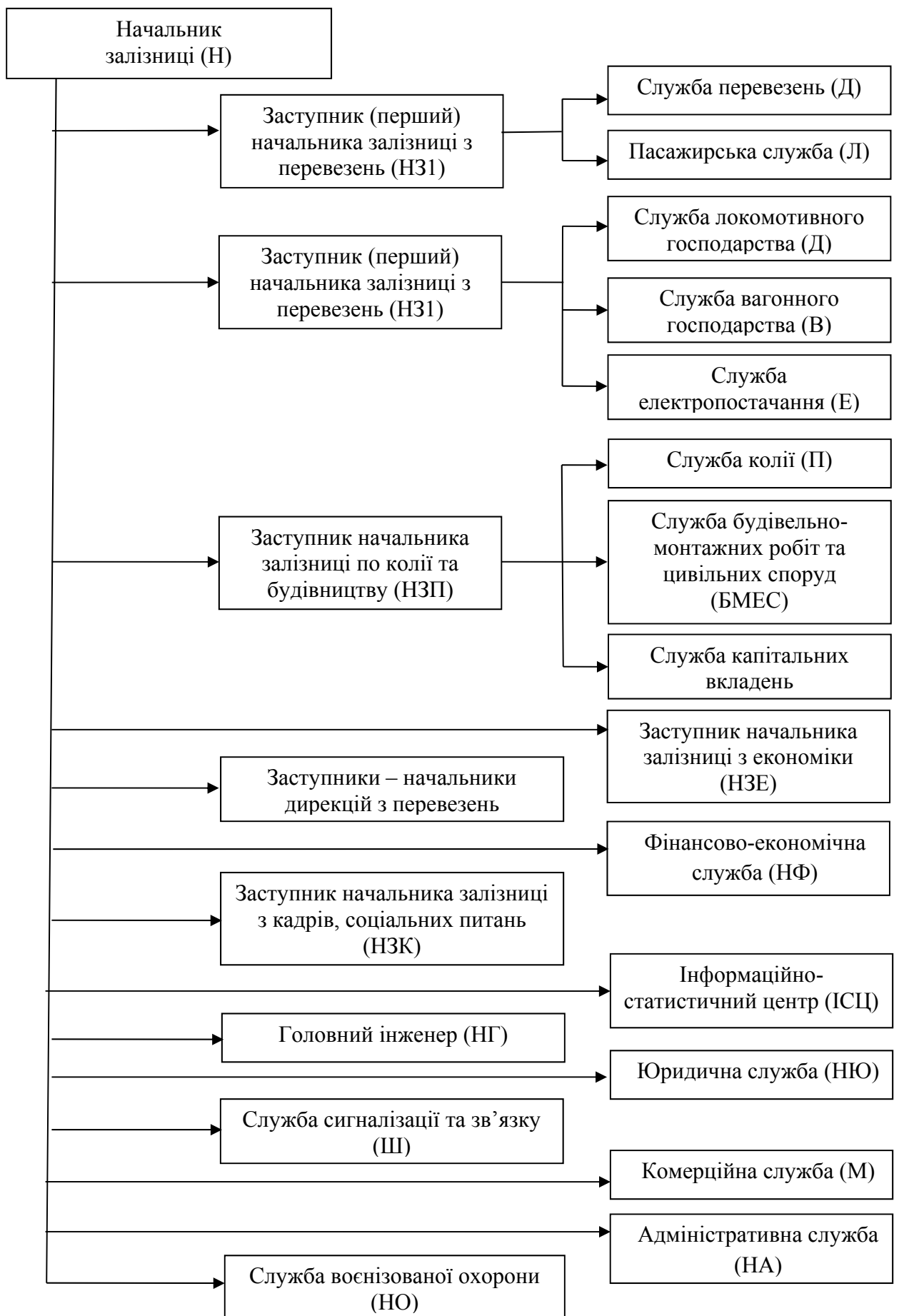


Рис. 2.1. Структура апарату залізничного управління

Начальник залізниці:

- несе повну відповідальність за стан справ та діяльність залізниці;
- діє без довіреності від імені залізниці, представляє її в усіх установах та організаціях;
- розпоряджається коштами та майном відповідно до чинного законодавства;
- укладає договори, у тому числі зовнішньоекономічні, видає довіреності, відкриває в установах банків розрахункові й інші рахунки;
- несе відповідальність за формування та виконання фінансових планів;
- затверджує Положення про відособлені (відокремлені) структурні підрозділи залізниці та структурні підрозділи апарату управління залізниці;
- призначає на посаду і звільняє з посади начальників відособлених (відокремлених) підрозділів та структурних підрозділів апарату управління залізниці, відповідно до чинної номенклатури посад;
- несе відповідальність за організацію бухгалтерського обліку та забезпечення фіксування фактів здійснення всіх господарських операцій у первинних документах, збереження оброблених документів, реєстрів і звітності протягом встановленого терміну;
- визначає облікову політику залізниці;
- обирає форму бухгалтерського обліку, розробляє систему внутрішньогосподарських операцій, звітності й контролю за господарськими операціями;
- створює необхідні умови для правильного ведення бухгалтерського обліку;
- у межах своєї компетенції видає накази, розпорядження, інструкції й дає вказівки, обов'язкові для всіх відособлених (відокремлених) структурних підрозділів, що входять до складу залізниці;
- притягає підлеглих працівників до відповідальності, згідно із чинним законодавством та чинною номенклатурою посад.

Заступник начальника залізниці, за довіреністю начальника залізниці, мають право від імені залізниці представляти її інтереси в усіх адміністративних та інших органах державної влади, на підприємствах, в установах та організаціях, пред'являти до них претензії та заявляти позови в судові органи, а також оформляти інші процесуальні документи за своїм підписом.

Мета діяльності залізниці:

1. 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.

2. Забезпечення безпеки руху поїздів, збереження рухомого складу, вантажів, що перевозяться, та дотримання вимог щодо охорони праці працівників.

3. Забезпечення безпеки життя й здоров'я громадян, які користуються послугами залізничного транспорту.

4. Постійний розвиток і розширення сфери транспортних послуг та інших послуг, на які залізниця має дозволи (ліцензії), усім споживачам без обмеження за ознаками форми власності й видів діяльності.

5. Комплексний розвиток та зміцнення матеріально-технічної бази й соціальної сфери залізниці.

6. Утримання в належному стані споруд, пристроїв та технічних засобів, що забезпечують нормальне функціонування перевізного процесу.

7. Дотримання вимог охорони навколишнього природного середовища від забруднення та інших шкідливих впливів на нього.

8. Забезпечення готовності аварійно-технічних, пожежних підрозділів до дій в умовах надзвичайних обставин та аварійних ситуацій.

9. Заготівля, обробка та реалізація окремих видів ресурсо-цінних відходів, збирання, заготівля окремих видів відходів як вторинної сировини (за переліком, який визначає Кабінет Міністрів України).

10. Надання на підставі окремих угод послуг, пов'язаних з користуванням залізничними коліями та засобами залізниці, для забезпечення потреб у перевезеннях вантажів і пасажирів у визначеному регіоні транспортної мережі.

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.

Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» обслуговує Дніпропетровську, Запорозьку області, Автономну Республіку Крим та окремі райони Харківської, Миколаївської, Донецької, Херсонської та Кіровоградської областей України. Експлуатаційна довжина залізниці – 3208 кілометрів.

До складу залізниці 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, 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 й 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 Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська 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 й правила (інститути), які створює держава, та засади співіснування, які передаються з покоління в покоління.

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 й обґрунтування шляхів їх нейтралізації видається загальнометодологічним імперативом розвитку вітчизняних економічних досліджень за всіма значущими напрямками.

З погляду умов гармонійного розвитку України економічна безпека означає, перш за все, побудову добробуту держави. На початку ХХІ 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 й 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 й 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 й 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 й 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 й 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 й 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 [221].

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 й 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 процеси 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 й реалізації духовного потенціалу громадян. За таких умов створити ефективну економіку проблематично [212].

Серед міжнародних підходів класичним прикладом визначення певних факторів економічної безпеки може слугувати Глобальний індекс конкурентоспроможності, який розраховує Всесвітній економічний форум (The Global Competitiveness Report, World Economic Forum). 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 й початкової освіти (62-ге місце) найгірші показники: розповсюдження ВІЛ – 109-те, тривалість життя – 94-те, захворювання туберкульозом – 92-ге, охоплення початковою освітою – 90-те місця.

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 місця.

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-тє 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 й нормативів у сфері охорони навколишнього середовища. До об'єктів виробничої біосферно-екологічної безпеки належать:

- природні ресурси;
- джерела викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря – стаціонарні й 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 й держави від зовнішніх і внутрішніх загроз; конкретизовано засади політики держави у сфері національної безпеки, у тому числі щодо забезпечення прийнятого рівня економічної безпеки [145].

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.

Таким чином, ми робимо висновок, що економічна безпека – це здатність держави забезпечити свою політику (глобальну, зовнішню, внутрішню) економічно всіма необхідними продуктами та природними благами на основі власного економічного потенціалу у взаємодії з іноземними господарськими суб'єктами.

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 й державних фінансах; реформи податкової та пенсійної систем і охорони здоров'я; соціальні реформи й ринку праці; реформи державної адміністрації та фіскальної децентралізації; поліпшення умов для бізнесу;

- формування економічної безпеки: скорочення перерозподілу, інтеграції економічної й 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 прямі, 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 й 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 зниження 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 й 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 й засобів розвитку путей.

Нагальною проблемою є необхідність кардинального реформування залізничного транспорту України. Здійснюючи відповідні економічні реформи, важливо не тільки вчасно виявляти загрози, а й знаходити механізми їх нейтралізації. Для цього існують відповідні матеріально-технічні умови й 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.2.2.

Таблиця 2.2

Динаміка обсягів перевезень вантажів і пасажирів в Україні

Показники	Роки		
	2012	2013	2014
Перевезено вантажів – всього, млн тонн	657	644,9	632
Залізничний	469	457	442
Водний	10	8	6
Автомобільний	178	179	184
Авіаційний	0,1	0,1	0,1
Перевезено пасажирів – всього, млн пас.	6980	6812	6620
Залізничний	430	429	425
Водний	8,0	6,6	7,3
Автомобільний	3612	3449	3341
Авіаційний	8	8	8
Міський електричний	2922	2919	2838

Джерело: розробка автора.

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 й Канади за обсягом вантажних перевезень. Українські залізниці вдвічі перевищують сумарний обсяг перевезень 12 разом узятих країн Європейського співтовариства [147].

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 двоколійні 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 й 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 й 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 й 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 [153, 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 ділянок, 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 й 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 [152, с. 155].

Головним елементом механізму ринкової системи є конкуренція, яка є певним середовищем, у яке занурена ця система й 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 й ту саму гру або зобов'язуючи їх грати за одними й тими самими, єдиним для всіх, правилами. 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 й 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 [152, 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 й 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 й 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, чий інноваційні розробки дають змогу знизити витрати на оновлення інфраструктури й 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 Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська 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 й 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.) способами.

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 й платоспроможності, що характеризують

можливість своєчасного та повного розрахунку за короткостроковими зобов'язаннями з контрагентами.

Аналіз ліквідності полягає в порівнянні засобів за активом, згрупованих за ступенем їх ліквідності, із зобов'язаннями за пасивом, згрупованих за термінами їх погашення й 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):

$$\begin{aligned}Л1 &= \text{стр.220 ф.1} + \text{стр.230 ф.1} + \text{стр.240 ф.1}; \\Л1 &= \text{стр.1165 ф.1}.\end{aligned}\tag{2.1}$$

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:

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

3. Активи, що повільно реалізуються (A3) – найменш ліквідні активи: запаси, дебіторська заборгованість (платежі, які очікуються більше ніж через 12 місяців після звітної дати), ПДВ за придбаними цінностями:

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

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

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

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:

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

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

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

3. Довгострокові пасиви (П3) – довгострокові кредити й інші довгострокові пасиви – статті 3-го розділу пасиву балансу «Довгострокові зобов'язання»:

$$\begin{aligned}П3 &= \text{стр.480 ф.1} + \text{стр.430 ф.1} + \text{стр.630 ф.1}; \\П3 &= \text{стр.1595 ф.1} + \text{стр.1665 ф.1}.\end{aligned}\tag{2.7}$$

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»:

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

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 Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» проведемо розрахунки груп активів та пасивів за 2013 та 2014 рр. (табл. 2.3, 2.4).

Таблиця 2.3

**Аналіз ліквідності балансу Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» за 2013 р.**

Актив	На початок періоду	На кінець періоду	Пасив	На початок періоду	На кінець періоду	Платіжний надлишок (+) або недолік (-)	
Найбільш ліквідні активи (Л1)	9 345	30 489	Найбільш термінові зобов'язання (П1)	482 702	338 283	-473 357	-307 794
Активи, що швидко реалізуються (Л2)	3554 053	3 333 163	Короткострокові пасиви (П2)	1 916 129	1 221 374	1 637 924	2 111 789
Активи, що повільно реалізуються (Л3)	426 565	483 561	Довгострокові пасиви (П3)	1 143 866	2 060 700	-717 301	-1 577 139
Активи, що важко реалізуються (Л4)	10963418	10709565	Постійні пасиви (П4)	11416171	10948219	-452 753	-238 654

Результати розрахунків показують, що співвідношення груп за активами та пасивами має такий вигляд:

- на початок року –  $Л1 \leq П1, Л2 \geq П2, Л3 \leq П3, Л4 \leq П4$ ;
- на кінець року –  $Л1 \leq П1, Л2 \geq П2, Л3 \leq П3, Л4 \leq П4$ .

Отже, як на початок, так і на кінець року в підприємства спостерігається недостатня кількість для покриття найбільш термінових зобов'язань абсолютно й найбільш ліквідних активів, але позитивним є те, що їх кількість скоротилась за поточний рік на третину. Активи підприємства, що швидко реалізуються, перевищують короткострокові пасиви, і воно може бути платоспроможним у недалекому майбутньому з

урахуванням своєчасних розрахунків з кредиторами, отримання коштів від продажу продукції в кредит. Також на кінець звітного періоду 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.

Таблиця 2.4

**Аналіз ліквідності балансу Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» за 2014 р.**

Актив	На початок періоду	На кінець періоду	Пасив	На початок періоду	На кінець періоду	Платіжний надлишок (+) або недолік (-)	
Найбільш ліквідні активи (Л1)	3 0489	125159	Найбільш термінові зобов'язання (П1)	341 478	261 108	-310 989	-135 949
Активи, що швидко реалізуються (Л2)	3 327 966	3462359	Короткострокові пасиви (П2)	1 210 629	2 271 320	2 117 337	1 191 039
Активи, що повільно реалізуються (Л3)	479 752	1739427	Довгострокові пасиви (П3)	2 340 267	3 052 486	-1 860 515	-1 313 059
Активи, що важко реалізуються (Л4)	11 767 849	11608023	Постійні пасиви (П4)	11 725 480	11 363 181	42 369	244 842

Виконання умов четвертої групи показників ліквідності балансу свідчить про дотримання мінімальної умови фінансової стійкості організації, наявність у підприємства власних оборотних коштів.

Результати розрахунків показують, що співвідношення груп за активами та пасивами має такий вигляд:

- на початок року –  $L1 \leq P1$ ,  $L2 \geq P2$ ,  $L3 \leq P3$ ,  $L4 \geq P4$ ;
- на кінець року –  $L1 \leq P1$ ,  $L2 \geq P2$ ,  $L3 \leq P3$ ,  $L4 \geq P4$ .

Отже, як на початок, так і на кінець року в підприємства спостерігається недостатня кількість для покриття найбільш термінових зобов'язань абсолютно та найбільш ліквідних активів, але позитивним є те,

що їх кількість скоротилась за поточний рік на третину. 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. Також на кінець звітного періоду 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.

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:

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

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

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

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 й незавершене будівництво.

Коефіцієнт швидкої ліквідності визначають за такою формулою:

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

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

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

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:

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

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

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

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. 2.5.

**Розрахунок коефіцієнтів ліквідності**

Показник	За попередній період (на кінець 2013 р.)	За звітний період (на кінець 2014 р.)	Відхилення (+/-)
Коефіцієнт поточної ліквідності	2,47	2,10	-0,36
Коефіцієнт швидкої ліквідності	2,10	1,92	-0,18
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,02	0,05	0,03

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:

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

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

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

Чим вище значення цього коефіцієнта, тим фінансово стійкіше, стабільніше й 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:

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

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

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

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 й показує співвідношення залучених і власних коштів. Розрахунок цього показника здійснюють за формулою:

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

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

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

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:

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

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

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

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

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

$$K_{п.д.в.} = \frac{\text{стр. 480, ф. 1}}{\text{стр. 080, ф. 1}}.$$

$$K_{п.д.в.} = \frac{\text{стр. 1595, ф. 1}}{\text{стр. 1095, ф. 1}}.$$
(2.16)

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:

$$K_{д.з.п.к.} = \frac{\text{Довгострокові забор'язання}}{\text{Власний капітал + Довгострокові забор'язання}},$$

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

$$K_{ф.н.к.д.} = \frac{\text{Власний капітал}}{\text{Власний капітал + Довгострокові забор'язання}},$$

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

$$K_{ф.н.к.д.} = \frac{\text{стр. 1495, ф. 1}}{\text{стр. 1495, ф. 1 + стр. 1595, ф. 1}}.$$
(2.18)

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

Аналіз отриманих показників (табл. 2.6) 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. Розрахунок коефіцієнтів капіталізації та покриття подано в табл. 2.6.

Таблиця 2.6

**Розрахунок коефіцієнтів капіталізації та покриття**

Показник	На початок звітної періоду (за 2013 р.)	На кінець звітної періоду (за 2014 р.)	Відхилення (+/-)
Коефіцієнт фінансової автономії	0,75	0,67	-0,08
Коефіцієнт фінансової залежності	0,25	0,30	0,06
Коефіцієнт фінансового ризику	0,19	0,27	0,08
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,21	0,25	0,04
Коефіцієнт структури покриття довгострокових вкладень	0,19	0,26	0,07
Коефіцієнт довгострокового залучення коштів	0,16	0,21	0,05
Коефіцієнт фінансової автономії капіталізованих джерел	0,84	0,79	-0,05

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 й фінансової автономії.

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:

$$K_{o.a.} = \frac{\text{Чиста\_виручка\_від\_реалізації\_продукції}}{\text{Середньорічна\_вартість\_майна\_підприємства}},$$

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

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

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:

$$K_{об.д.з.} = \frac{\text{Виторг\_від\_реалізації\_продукції}}{\text{Середньорічна\_вартість\_чистої\_дебіторської\_заборгованості}},$$

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

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

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:

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

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

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

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

$$T_{об.к.з.} = \frac{\text{Число}_\text{днів}_\text{у}_\text{періоді}}{K_{об.к.з.}}. \quad (2.23)$$

Деякі аналітики для оцінювання платоспроможності й фінансової стійкості не тільки розглядають співвідношення між поточними активами та поточними зобов'язаннями, а й 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 й 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 й 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:

$$P_k = (\text{Оборотні}_\text{активи} + \text{Витрати}_\text{майбутніх}_\text{періодов}) -$$

$$(\text{Поточні}_\text{зобов'язання} + \text{Доходи}_\text{майбутніх}_\text{періодов}) \quad (2.24)$$

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

$$P_k = (\text{стр.1195} + \text{стр.1170}) - \text{стр.1695} \quad (2.24)$$

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

$$K_{об.з.} = \frac{\text{Собівартість}_\text{реализованної}_\text{продукції}}{\text{Середньорічна}_\text{вартість}_\text{запасів}},$$

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

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

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:

$$T_{об.з.} = \frac{\text{Число}_\text{днів}_\text{у}_\text{періоді}}{K_{об.з.}} \quad (2.26)$$

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 й 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.

$$T_{об.об.к.} = T_{об.з.} + T_{об.д.з.} - T_{об.к.з.} \quad (2.28)$$

Таблиця 2.7

**Зведена таблиця коефіцієнтів ділової активності**

Показник	За попередній період (на кінець 2013 р.)	За звітний період (на кінець 2014 р.)	Відхилення (+/-)
Коефіцієнт оборотності активів	0,59	0,52	-0,07
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	2,67	2,63	-0,04
Тривалість обороту дебіторської заборгованості	136,53	138,77	2,25
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	3,82	3,72	-0,10
Тривалість обороту кредиторської заборгованості	95,56	98,08	2,52
Робочий капітал	2287556,00	2794517,00	506961,00
Коефіцієнт оборотності запасів	13,14	14,65	1,51
Тривалість оборотності запасів	27,78	24,92	-2,86
Тривалість операційного циклу	164,30	163,69	-0,61
Тривалість оборотності оборотного капіталу	68,75	65,61	-3,13
Коефіцієнт оборотності основних засобів (фондовіддача)	0,70	0,65	-0,05

На основі аналізу показників (табл. 2.7) 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;

– коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості скоротився на 0,04, що призвело до зростання терміну погашення дебіторської заборгованості на 2,25 дня (з 136,53 до 138,77 дня).

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 й 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 фондівддачі, 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 фондівддача, 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 й 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:

$$R_{ROA} = \frac{\text{Прибуток до оподаткування}}{\text{Усього джерел коштів}},$$

$$R_{ROA} = \frac{\text{стр.170, ф.2}}{\text{стр.640, ф.1}}$$

$$R_{ROA} = \frac{\text{стр.2290, ф.2}}{\text{стр.1900, ф.1}}$$
(2.30)

Рентабельність власного капіталу розраховують за формулою:

$$R_{ROE} = \frac{\text{Чистий прибуток}}{\text{Власний капітал}},$$

$$R_{ROE} = \frac{\text{стр.220, ф.2}}{\text{стр.640, гр.4, ф.1}}$$

$$R_{ROE} = \frac{\text{стр.2350, ф.2}}{\text{стр.1900, гр.4, ф.1}}$$
(2.31)

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 й політики ціноутворення, що проводиться на підприємстві. Її розраховують таким чином:

$$R_{GPM} = \frac{\text{Валовий \_ прибуток}}{\text{Выручка \_ від \_ реалізації \_ продукції}},$$

$$R_{GPM} = \frac{\text{стр .050 , ф .2}}{\text{стр .035 , ф .2}},$$

$$R_{GPM} = \frac{\text{стр .2090 , ф .2}}{\text{стр .2000 , ф .2}}.$$
(2.33)

Операційна рентабельність продажу є одним із кращих інструментів визначення операційної ефективності й показує здатність керівництва підприємства отримувати прибуток від діяльності до відрахування витрат, що не належать до операційної діяльності.

$$R_{OIM} = \frac{\text{Операционн ий \_ прибуток}}{\text{Виручка \_ від \_ реалізації \_ продукції}},$$

$$R_{OIM} = \frac{\text{стр .100 , ф .2}}{\text{стр .035 , ф .2}},$$

$$R_{OIM} = \frac{\text{стр .2190 , ф .2}}{\text{стр .2000 , ф .2}}.$$
(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 й фінансування компанії на її рентабельність.

Таблиця 2.8

#### Розрахунок коефіцієнтів рентабельності, %

Показник	За попередній період (2013 р.)	За звітний період (2014 р.)	Відхилення, +/- (2013-2014)
Рентабельність активів	0,013	0,006	-0,007
Рентабельність власного капіталу	0,0018	0,0015	-0,0002
Валова рентабельність реалізованої продукції	0,125	0,100	-0,025
Операційна рентабельність реалізованої продукції	0,053	0,049	-0,004
Чиста рентабельність реалізованої продукції	0,003	0,003	0,0001

Показник рентабельності активів (табл. 2.8) 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 й підвищення його фінансової автономії.

Зниження в динаміці показника валової рентабельності продажу зумовлено зростанням собівартості продукції (на 0,5%) при одночасному зменшенні виторгу 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% й 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, й оцінити їхній вплив. Оскільки існує багато показників рентабельності, аналітиками цієї фірми був обраний один найбільш значущий – рентабельність власного капіталу. Для проведення аналізу необхідно змодельовати факторну модель коефіцієнта рентабельності власного капіталу. Схематично модель фірми «DuPont» подано на рис. 2.2.

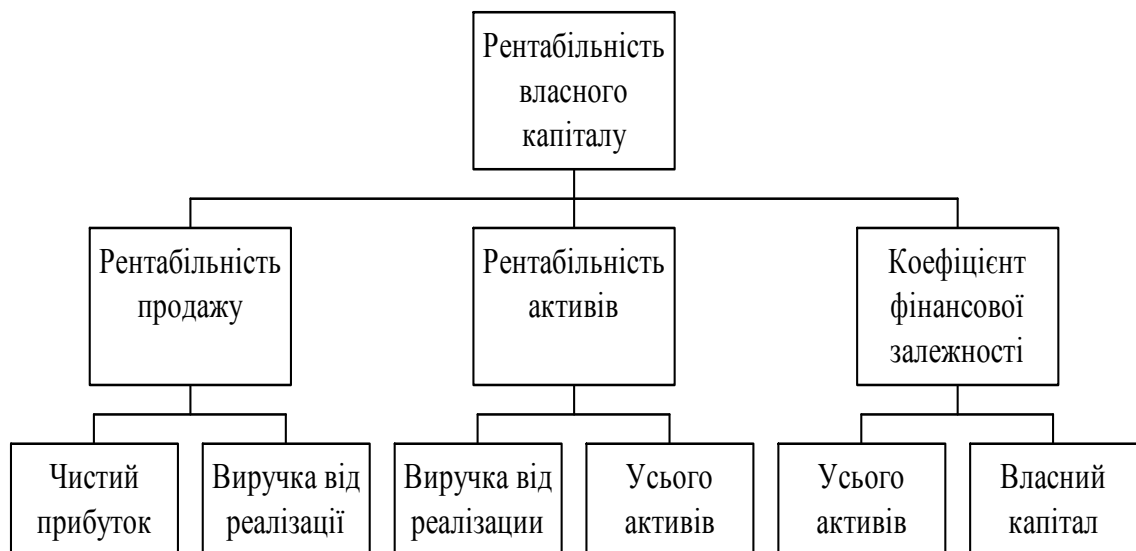


Рис. 2.2. Модифікована модель факторного аналізу фірми «DuPont»

В основу наведеної схеми аналізу закладено таку детерміновану модель:

$$\begin{aligned}
R_{ROE} &= \frac{\text{Чистий\_прибуток}}{\text{Власний\_капітал}} = R_{NPM} \cdot P_{отд} \cdot K_{зав} = \\
&= \frac{\text{Чистий\_прибуток}}{\text{Виручка\_від\_реалізації}} \times \frac{\text{Виручка\_від\_реалізації}}{\text{Усього\_активів}} \times \\
&\times \frac{\text{Усього\_активів}}{\text{Власний\_капітал}} = \frac{\text{стр.220, ф.2}}{\text{стр.035, ф.2}} \times \frac{\text{стр.035, ф.2}}{\text{стр.280, ф.1}} \times \frac{\text{стр.280, ф.1}}{\text{стр.380, ф.1}}.
\end{aligned} \tag{2.36}$$

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:

$$R_{ROE}(R_{NPM}) = \Delta R_{NPM} \cdot P_{отд}^0 \cdot K_{зав}^0 \tag{2.37}$$

де  $\Delta R_{NPM}$  – чиста рентабельність продажу;  
 $P_{отд}^0$  – ресурсо-віддача;  
 $K_{зав}^0$  – коефіцієнт фінансової залежності.

Зміна коефіцієнта рентабельності власного капіталу за рахунок зміни показника ресурсо-віддачі:

$$R_{ROE}(P_{отд}) = R_{NPM}^1 \cdot \Delta P_{отд} \cdot K_{зав}^0 \tag{2.38}$$

Зміна коефіцієнта рентабельності власного капіталу за рахунок зміни коефіцієнта фінансової залежності:

$$R_{ROE}(K_{зав}) = R_{NPM}^1 \cdot P_{отд}^1 \cdot \Delta K_{зав} \tag{2.39}$$

Склавши значення зміни показників рентабельності власного капіталу за рахунок кожного фактору, одержимо загальне значення коефіцієнта:

$$R_{ROE} = R_{ROE}(R_{RPM}) + R_{ROE}(P_{omd}) + R_{ROE}(K_{зав}) \quad (2.40)$$

Розмір виторгу залежить від ціни продукції (послуги), частки кожного виду продукції (послуги) у загальному обсязі реалізації та кількості реалізованої продукції (послуг):

$$B = N \cdot UD \cdot Ц \quad (2.41)$$

де  $UD$  – 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:

$$C = N \cdot UD \cdot Bm \quad (2.42)$$

де  $UD$  – показник структури реалізованої продукції (послуги);

$N$  – обсяг реалізованої продукції (послуги);

$Bm$  – 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:

$$\Delta B_{заг} = B_1 - B_0 \quad (2.43)$$

Така зміна є результатом впливу двох факторів – ціни та обсягу реалізації. Розрахунок впливу цих факторів можна здійснити таким шляхом:

$$\Delta B_{ц} = B_1 - B_1 \div I_{ц} \quad (2.44)$$

$$\Delta B_{N_{VV}} = B_1 \div I_{ц} - B_0 \quad (2.45)$$

Аналогічно розраховують вплив факторів на зміну собівартості продукції:

$$\Delta C_{33a} = C_1 - C_0 \quad (2.46)$$

$$\Delta C_{\mathcal{U}} = C_1 - C_1 \div I_{\mathcal{U}} \quad (2.47)$$

$$\Delta C_{NVY} = C_1 \div I_{\mathcal{U}} - C_0 \quad (2.48)$$

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:

$$\Delta \Pi_{\mathcal{U}} = \Delta B_{\mathcal{U}} - \Delta C_{\mathcal{U}(sm)} \quad (2.49)$$

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 й 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 й 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:

$$k_{\text{заб}} = \frac{\text{Власний}_{\text{капітал}} - \text{Необоротні}_{\text{активи}}}{\text{Оборотні}_{\text{активи}}},$$

$$K_{\text{об.}} = \frac{\text{стр.380}_{\text{ф.1}} - \text{стр.080}_{\text{ф.1}}}{\text{стр.260}_{\text{ф.1}}} \quad (2.51)$$

$$K_{\text{заб.}} = \frac{\text{стр.1495}_{\text{ф.1}} - \text{стр.1095}_{\text{ф.1}}}{\text{стр.1195}_{\text{ф.1}}}$$

Нормативним коефіцієнтом забезпечення є 0,1.

Коефіцієнт покриття, що характеризує достатність оборотних коштів підприємства для погашення своїх боргів:

$$k_n = \frac{\text{Оборотні}_{\text{кошти}}}{\text{Поточні}_{\text{заб'язання}}},$$

$$K_n = \frac{\text{стр.260}_{\text{ф.1}}}{\text{стр.620}_{\text{ф.1}}}. \quad (2.52)$$

$$K_n = \frac{\text{стр.1195}_{\text{ф.1}}}{\text{стр.1695}_{\text{ф.1}}}.$$

Нормативне значення цього коефіцієнта – 1,5.

Алгоритм виявлення ступеня платоспроможності подано в табл. 2.9.

Таблиця 2.9

### 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

Таблиця 2.10

**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

Для своєчасного визначення загрози формування незадовільної структури балансу в підприємства, яке прибутково працює, здатне в перспективі досягти ознак неплатоспроможності, необхідно проводити систематичний експрес-аналіз фінансового стану підприємства. Такий аналіз здійснюють за допомогою коефіцієнта Бівера.

$$K_{\text{б.}} = \frac{\text{Чистий прибуток} + \text{Амортизація}}{\text{Довгострокові забор'язання} + \text{Поточні забор'язання}},$$

$$K_{\text{б.}} = \frac{\text{стр. 220} \text{ _ ф.1} + \text{стр. 260} \text{ _ ф.2}}{\text{стр. 480} \text{ _ ф.1} + \text{стр. 620} \text{ _ ф.1}}. \quad (2.53)$$

$$K_{\text{б.}} = \frac{\text{стр. 1160} \text{ _ ф.1} + \text{стр. 2515} \text{ _ ф.2}}{\text{стр. 1595} \text{ _ ф.1} + \text{стр. 1695} \text{ _ ф.1}}.$$

Рекомендоване значення коефіцієнта перебуває в інтервалі 0,17–0,4.

При розрахунку цього коефіцієнта для підприємства були отримані такі результати (табл. 2.11).

Таблиця 2.11

**Розрахунок коефіцієнта Бівера**

Коефіцієнт Бівера	Попередній період	Звітний період
	0,267	0,165

Отриманий коефіцієнт є нижчим від рекомендованого рівня (0,165), та його динаміка (зменшення протягом 2013–2014 рр.) дає всі підстави вважати, що висунуте раніше припущення про задовільний фінансовий стан

підприємства правильне. Існуюча поточна неплатоспроможність є тимчасовим наслідком проведеної керівництвом підприємства політики стабілізації фінансового стану.

Додатковим тестом під час діагностики банкрутства підприємства може слугувати п'ятифакторна Z-модель Альтмана. Порядок розрахунку цього показника такий:

$$Z = 1,2 \cdot X_1 + 1,4 \cdot X_2 + 3,3 \cdot X_3 + 0,6 \cdot X_4 + 1 \cdot X_5, \quad (2.54)$$

де  $Z$  – інтегральний показник рівня загрози банкрутства;

$X_1$  – відношення власного оборотного капіталу до суми всіх активів підприємства;

$X_2$  – відношення нерозподіленого прибутку до суми всіх активів;

$X_3$  – рівень прибутковості активів;

$X_4$  – коефіцієнт фінансового ризику;

$X_5$  – коефіцієнт оборотності активів.

Таким чином, формулу розрахунку інтегрального показника можна подати так:

$$\begin{aligned} Z &= 1,2 \cdot \frac{\text{стр.380}_{\text{ф.1}} - \text{стр.080}_{\text{ф.1}}}{\text{стр.280}_{\text{ф.1}}} + 1,4 \cdot \frac{\text{стр.350}_{\text{ф.1}}}{\text{стр.640}_{\text{ф.1}}} + 3,3 \cdot \frac{\text{стр.050}_{\text{ф.2}}}{\text{стр.280}_{\text{ф.1}}} + \\ &+ 0,6 \cdot \frac{\text{стр.380}_{\text{ф.1}}}{\text{стр.640}_{\text{ф.1}} - \text{стр.380}_{\text{ф.1}}} + 1 \cdot \frac{\text{стр.035}_{\text{ф.2}}}{\frac{1}{2}(\text{зр.3}_{\text{стр.280}_{\text{ф.1}}} + \text{зр.4}_{\text{стр.280}_{\text{ф.1}}})}. \end{aligned} \quad (2.55)$$

$$\begin{aligned} Z &= 1,2 \cdot \frac{\text{стр.1495}_{\text{ф.1}} - \text{стр.1095}_{\text{ф.1}}}{\text{стр.1300}_{\text{ф.1}}} + 1,4 \cdot \frac{\text{стр.1420}_{\text{ф.1}}}{\text{стр.1900}_{\text{ф.1}}} + 3,3 \cdot \frac{\text{стр.2090}_{\text{ф.2}}}{\text{стр.1300}_{\text{ф.1}}} + \\ &+ 0,6 \cdot \frac{\text{стр.1495}_{\text{ф.1}}}{\text{стр.1900}_{\text{ф.1}} - \text{стр.1495}_{\text{ф.1}}} + 1 \cdot \frac{\text{стр.2000}_{\text{ф.2}}}{\frac{1}{2}(\text{зр.3}_{\text{стр.1300}_{\text{ф.1}}} + \text{зр.4}_{\text{стр.1300}_{\text{ф.1}}})} \end{aligned}$$

Відповідно до світового досвіду, значення Z-показника Альтмана можна трактувати так (табл. 2.12).

Таблиця 2.12

## Інтерпретація показника Альтмана

Значення показника	Імовірність банкрутства
$Z < 1,81$	Дуже висока (80–100%)
$2,77 \leq Z < 1,81$	Висока (35–50%)
$2,99 < Z < 2,77$	Вірогідна (15–20%)
$Z \leq 2,99$	Дуже низька, ризик неплатоспроможності протягом найближчих двох років у край малий

На аналізованому підприємстві цей показник становив 2,1 (табл. 2.13). Можна було б говорити про банкрутство, що наближається, але попередній аналіз не дає підстав класифікувати підприємство як банкрута, оскільки більшість коефіцієнтів, що характеризують роботу підприємства, мають позитивну тенденцію до зростання.

Таблиця 2.13

## Розрахунок Z-показника Альтмана

Показник	Значення	
	Попередній період (2013 р.)	Звітний період (2014 р.)
$Z$	2,9	2,1
Ймовірність банкрутства	Вірогідна	Висока

За результатами проведеного аналізу можна зробити висновки щодо всіх розрахованих показників. Для діагностики загального фінансового стану підприємства в 2011–2013 рр. здійснено оцінювання ймовірності банкрутства за п'ятифакторною моделлю Альтмана за формулою:

$$Z = 1,2 \cdot X_1 + 1,4 \cdot X_2 + 3,3 \cdot X_3 + 0,6 \cdot X_4 + 1,0 \cdot X_5, \quad (2.56)$$

де  $X_1$  – частка власних оборотних активів в активах підприємства (ліквідність);

$X_2$  – коефіцієнт фінансової залежності;

$X_3$  – рентабельність активів;

$X_4$  – співвідношення власного та позикового капіталу;

$X_5$  – коефіцієнт рентабельності активів.

Значення показника  $Z$  за період 2011–2013 рр. становить: 2011 р. – 3,406; 2012 р. – 2,882; 2013 р. – 2,750.

Як бачимо, імовірність банкрутства підприємства за три роки значно підвищилася, та в 2013 р. середня ймовірність банкрутства зростає до значення 35–50%. Варто зауважити, що в 2011 р. ситуація на підприємстві була стабільною, ризик неплатоспроможності протягом двох років надзвичайно малий (значення показника  $Z \leq 2,99$ ).

Рівень економічної безпеки підприємства пропонується оцінювати на підставі визначення сукупного критерію через зважування й 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 можна розрахувати, 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 оцінюють 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  $k_{\text{себ}}$  здійснюють функціональний аналіз заходів з організації необхідного рівня економічної безпеки за окремими складовими з використанням відповідного алгоритму:

1. Визначення структури негативних впливів за функціональними складовими економічної безпеки. Розподіл об'єктивних і суб'єктивних негативних впливів.

2. Фіксація здійснених превентивних заходів для запобігання негативним впливам за всіма функціональними складовими економічної безпеки.

3. Оцінювання ефективності здійснених заходів з погляду нейтралізації конкретних негативних впливів за кожною складовою економічної безпеки.

4. Визначення причин недостатньої ефективності заходів, здійснених для подолання вже наявних і можливих негативних впливів на економічну безпеку.

5. Виявлення не усунених та очікуваних негативних впливів на рівень економічної безпеки й тих, що можуть з'явитися в майбутньому.

6. Опрацювання рекомендацій щодо усунення існуючих негативних впливів на економічну безпеку та запобігання можливим таким впливам.

7. 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 принципів та підходів до формування сукупності показників і визначення їх граничних значень, зазначимо, що, оцінюючи фінансово-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 фінансово-економічної безпеки; принцип системності, що ґрунтується на систематизації факторів і виділенні з їх загальної кількості найбільш суттєвих; принцип послідовності, що виявляється в етапності оцінки фінансово-економічної безпеки; принцип відповідності, який полягає в забезпеченні взаємозв'язку між критерієм та системою показників оцінки фінансово-економічної безпеки; принцип плановості, який полягає в тому, що кожне підприємство повинно враховувати та планувати показники, що характеризують фінансово-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 й 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.

Ключові показники, що характеризують складову фінансово-економічної безпеки ДП «Придніпровська залізниця», подано в табл. 2.14.

**Ключові показники, що характеризують складову фінансово-економічної безпеки ДП «Придніпровська залізниця»**

Показник	Розрахунок
<b>1. Управління</b>	
1. Частка керуючих у чисельності працівників підприємства	$K_{y/p} = \frac{\text{Чисельність керуючих}}{\text{Середньосписочна кількість працівників}}$
2. Кількість підрозділів підприємства	N
3. Плинність кадрів	$T_k = \frac{\text{Кількість звільнених}}{\text{Середньосписочна кількість працівників}} \cdot 100\%$
4. Прибутковість персоналу	$R_{\text{персонал}} = \frac{\text{Чистий прибуток}}{\text{Середньосписочна чисельність виробничого персоналу}} \cdot 100\%$
<b>2. Економіка</b>	
1. Прибутковість перевізної діяльності транспортного підприємства	$R_n = \frac{\text{Фінансовий результат перевезення вантажів/пасажирів}}{\text{Обсяг перевезення вантажів/пасажирів}} \cdot 100\%$
2. Прибутковість інвестицій у фірму	$R_i = \frac{\text{Прибуток після сплати податків}}{\text{Інвестиції}} \cdot 100\%$
3. Прибутковість активів	$R_a = \frac{\text{Прибуток після сплати податків та дивідендів на привелійовані акції}}{[\text{Усього активів}] - [\text{Нематеріальні активи}]} \cdot 100\%$
4. Прибутковість власного капіталу	$R_{CK} = \frac{\text{Чистий прибуток}}{\text{Середньорічна вартість власного капіталу}}$
<b>3. Виробнича діяльність</b>	
1. Фондовіддача	$\Phi_{\text{від}} = \frac{\text{Обсяг перевезених вантажів/пасажирів}}{\text{Середньорічна вартість основних виробничих фондів}}$
2. Коефіцієнт зносу основних засобів	$K_{\text{зн.}} = \frac{\text{Сума зносу основних виробничих засобів}}{\text{Балансова вартість основних виробничих засобів}}$
3. Індекс обсягів перевезень	$I_{\text{оп}} = \frac{\text{Обсяг перевезених вантажів/пасажирів у звітному періоді}}{\text{Обсяг перевезених вантажів/пасажирів у попередньому періоді}}$
4. Якість перевезень	<i>M – ступінь відповідності наданих послуг з перевезення вантажів і пасажирів національним і міжнародним стандартам</i>
<b>4. Ділова активність</b>	
1. Коефіцієнт сталого економічного зростання	$K_{\text{сез}} = \frac{\text{Чистий прибуток} - \text{Сплачені дивіденди}}{\text{Середньорічна вартість власного капіталу}}$
2. Індекс тарифів на перевезення вантажів/пасажирів	$I_{\text{тар}} = \frac{\text{Середня ставка тарифу на перевезення в попередньому періоді}}{\text{Середня ставка тарифу на перевезення в поточному періоді}}$
3. Оборотність активів	$K_{OA} = \frac{\text{Чиста виручка}}{\text{Середньорічна вартість активів}}$
4. Оборотність власного капіталу	$K_{OBK} = \frac{\text{Чиста виручка}}{\text{Середньорічна вартість власного капіталу}}$

В економічних дослідженнях існують різноманітні підходи до аналізу й 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) [162], С. Мямлін (економічне моделювання підвищення ефективності інвестицій) [83], та ін. Учені сходяться на думці, що умови світової кризи й 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», що є структурним підрозділом «Укрзалізниці» як системи.

Залізничний транспорт як невід’ємна частина всієї економіки держави повинен органічно увійти в ринкову економіку й 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.

Укрзалізниця (Державна адміністрація залізничного транспорту України) – орган управління залізничним транспортом загального користування, що здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому й міждержавному сполученнях та регулює виробничо-

господарську діяльність залізниць. Залізничним транспорт виготовляє специфічний вид продукції, якою є перевезення вантажів та пасажирів.

З метою організації ефективного управління залізничним транспортом та забезпечення потреб національного господарства й 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 розпорядження були передані Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниці, а також всі інші розташовані на території України підприємства, установи й організації, що були підпорядковані Міністерству шляхів СРСР. З початком ринкових перетворень у 90-х рр. XX ст. на залізниці триває інтенсивний пошук нових організаційних форм управління. Його метою є адаптація залізничного транспорту до ринкових умов господарювання як для залізничної галузі в цілому, так і для її основної господарської ланки – Укрзалізниці та її структурних підрозділів.

На сьогодні стан підприємств залізниці характеризується погіршенням матеріально-технічної бази, різким збільшенням витрат на енергоресурси в собівартості транспортної продукції, погіршенням фінансових показників діяльності. Тому для «Укрзалізниці» настав час реформ – тривалих, серйозних, складних за своїм змістом. Суть цих реформ можна визначити таким чином: ринкові відносини, демонополізація, акціонування, приватизація. Першочерговими завданнями для створення базису реформ є такі: формування нових принципів організації та управління перевізним процесом, удосконалення транспортної інфраструктури, інформатизації та зв'язку тощо. Перші науково-практичні результати підтвердили правильність напрямів, обраних як первинні.

Пріоритетні напрями розвитку залізничної галузі 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 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 й 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 [142]. 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% [141]. Таким чином, постала критична межа й 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 зводився до перетворення ДАЗТ України Укрзалізниця на публічне акціонерне товариство (ПАТ), що на 100% перебуватиме у власності держави. Потім передбачалася 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 [141].

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 Регіональна філія «Придніпровська залізниця ПАТ «Українська залізниця» (ДП «Придніпровська залізниця») – транспортне підприємство, що має розгалужену мережу залізничних шляхів. Воно засноване на державній власності й входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України, підпорядковане Державній адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця». До складу Придніпровської залізниці входять 4 дирекції залізничних перевезень. Регіональна філія «Придніпровська

залізниця» ПАТ «Українська залізниця» обслуговує Дніпропетровську, Запорізьку області й окремі райони Харківської, Миколаївської, Донецької, Херсонської та Кіровоградської областей України. Загальна довжина залізниці – 3206,7 км [94].

Аналіз основних показників діяльності Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська 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 тонн вантажів та більше ніж 90 млн пасажирів.

Тільки в січні-травні 2015 р. Придніпровська залізниця перевезла 28 млн 078,16 тис. пасажирів, у тому числі в далекому сполученні – 2 млн 972,19 тис. осіб, у приміському – 25 млн 105,97 тис. осіб (табл. 2.15) [94].

*Таблиця 2.15*

**Результати перевезень пасажирів Придніпровською залізницею  
за період січень-травень 2014 та 2015 рр., тис.**

Кількість перевезених пасажирів	2014 р.	2015 р.	Відхилення, % (+,–)
Загальна кількість	29 716,08	28 078,16	–5,5
Далекого сполучення	4 275,46	2 972,19	–30,5
Приміського сполучення	25 440,62	25 105,97	+ 1,3

Основними причинами значного падіння пасажиро-потоків в далекому сполученні в пасажирській службі магістралі називають припинення залізничного сполучення з Кримом через неможливість гарантувати безпеку пасажирів, а також зменшення кількості поїздів, зумовлене зниженням попиту пасажирів на перевезення в окремих напрямках (наприклад, у сполученні з Росією, у східному напрямку тощо).

Основним джерелом доходу залізничного транспорту є вантажоперевезення та платежі, що стягуються за надані послуги емітентом. Обсяг реалізованої продукції підприємства за три роки подано в табл. 2.16.

Таблиця 2.16

## Обсяги реалізації продукції за аналізований період

Показник	Роки						Відхилення (+, –) 2014 р. до 2012 р.	
	2012		2013		2014			
	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%
Вантажні перевезення	6 015 764	9,6	5 793 346	8,6	5 566 235	6,9	(449 529)	(–7,3)
Пасажирські перевезення	1 418 531	6,4	1 437 287	7	729 357	0,1	(689 174)	(–6,3)
Підсобно-допоміжна діяльність	1 210 512	4	1 215 002	4,4	939 541	3	(270 971)	(–22,3)

З табл. 2.16 очевидно, що на кінець аналізованого періоду суттєво знизилися пасажирські перевезення, а також підсобно-допоміжна діяльність. Вантажні перевезення також зазнали тенденції зменшення, проте відповідно до всього обсягу виробленої продукції їх питома вага зросла.

Залізниця за формою власності є державним підприємством, а за формою організації – виробничим об'єднанням, володіє власністю у вигляді основних фондів та оборотних засобів. Стан основних засобів, з погляду їх придбання (виготовлення) залізницею, зображено на рис. 2.3 (період – 5 років).

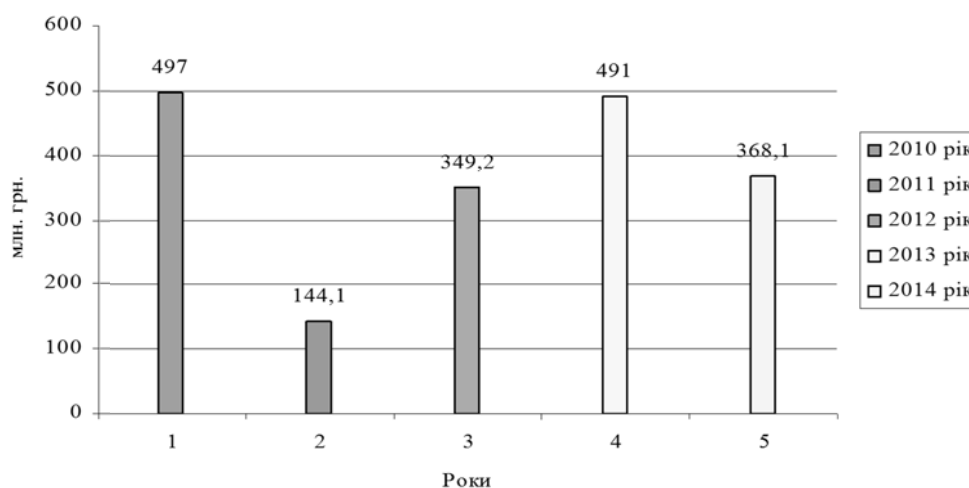


Рис. 2.3. Динаміка придбання основних засобів підприємством

Динаміка придбання основних засобів перебуває в нестабільному стані. На кінець звітнього року залізницею було придбано основних засобів на суму

368,1 млн грн: 7 електровозів на суму 344,5 млн грн, залишок розподілений на покриття минулих похибок. Такі надходження відбуваються на основі реалізації Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 роки [66]. Реально транспортні засоби оновлюються за рахунок державних програм та шляхом безкоштовної передачі від третіх осіб.

Аналіз структури собівартості реалізованої продукції транспортного підприємства протягом 2012–2014 рр. подано в табл. 2.17.

Таблиця 2.17

**Структура собівартості реалізованої продукції  
транспортного підприємства протягом 2012–2014 рр.**

Показник	Рік, тис. грн			Відхилення (+, –), 2014 р. до 2012 р.
	2012	2013	2014	
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт та послуг)	7 558 849	7 592 720	6 443 930	(5 688 081)
у тому числі:				
Фонд оплати праці	2 605 021	2 663 510	2 347 152	(257 869)
Відрахування на соціальні заходи	995 448	1 016 391	544 967	(450 481)
Матеріали	1 078 548	891 378	606 141	(472 407)
Паливо та електроенергія	1 570 187	1 516 999	1 425 468	(144 719)
Амортизація	961 310	890 074	846 172	(115 138)
Інші витрати	31 940	12 315	11 740	(20 200)

Загалом показник собівартості реалізованої продукції транспортного підприємства знизився на 14,8%.

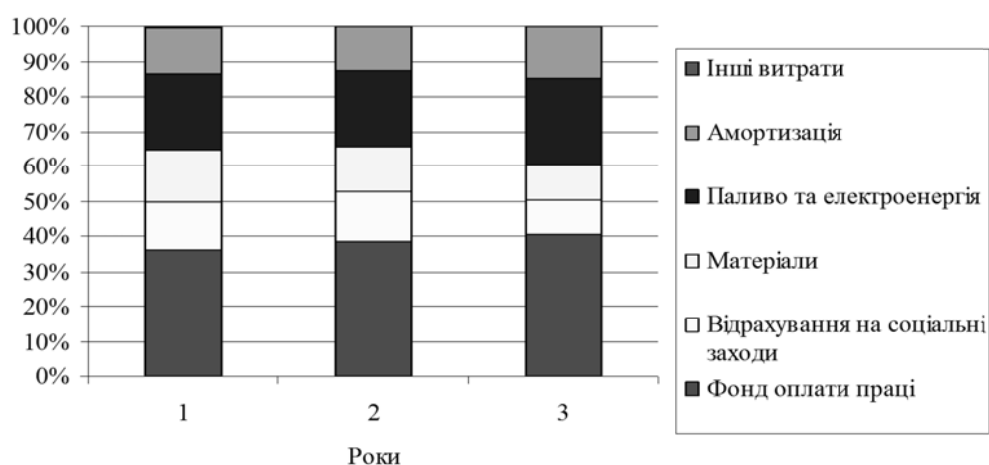


Рис. 2.4. Динаміка впливу факторів на собівартості реалізованої продукції протягом 2012–2014 рр.

З вищенаведеного рисунка очевидним є те, що вагому частку в структурі собівартості реалізованої продукції Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» посідають виплати на оплату праці, що на кінець звітного періоду сягають 41%, а також витрати на паливо та електроенергію. Найменша вагова частка відведена відрахуванню на соціальні заходи, що свідчить про зменшення наданих дотацій підприємству.

Визначається фінансова стійкість відношенням вартості матеріальних необоротних активів до величини власних та позикових джерел коштів для їх формування.

Спочатку розглянемо в табл. 2.18 показники майнового стану підприємства.

*Таблиця 2.18*

**Показники майнового стану підприємства  
Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська  
залізниця» за 2012–2014 рр.**

Показник	Рік			Зміни (+, –), 2014 р. до 2012 р.	
	2012	2013	2014	од.	%
Коефіцієнт зносу	0,19	0,019	0,004	(0,186)	0,02
Коефіцієнт оновлення	0,001	0,003	0,007	0,006	0,07
Коефіцієнт вибуття	0,13	0,35	0,78	0,65	0,06

Проаналізувавши майновий стан підприємства, можна зробити висновок, що коефіцієнт зносу за аналізований період зменшився на 0,186. Ця тенденція спричинена тим, що підприємство за останні п'ять років ввело в дію нові основні засоби. За цей період було придбано транспортні засоби та виробниче обладнання.

На рис. 2.5 графічно зображено тенденцію зростання коефіцієнтів оновлення та вибуття на ДП «Придніпровська залізниця».

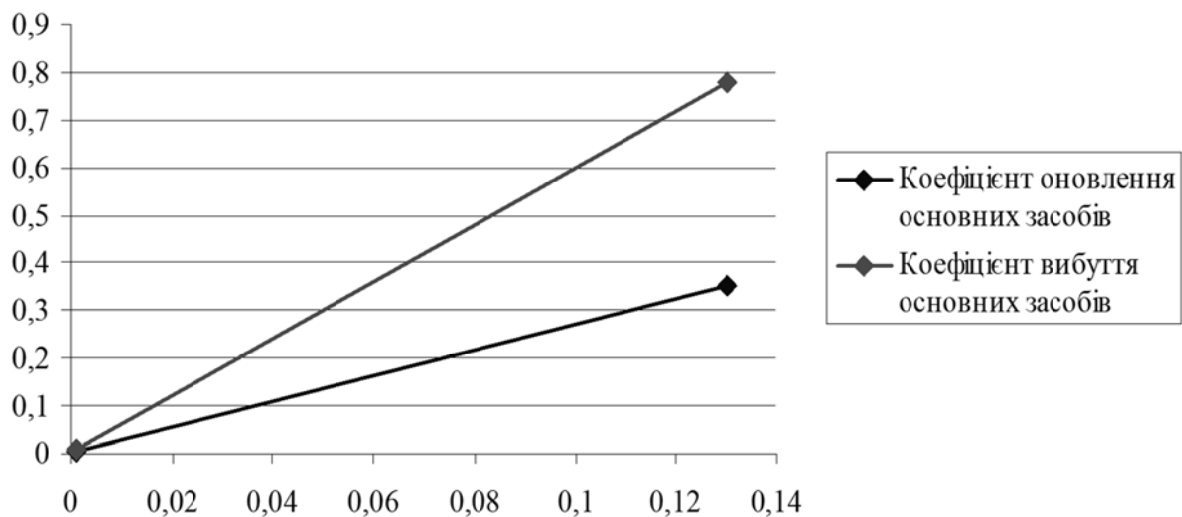


Рис. 2.5. Динаміка зростання коефіцієнтів оновлення та вибуття за 2012–2014 рр. на ДП «Придніпровська залізниця»

Отже, з рис. 2.5 випливає: розраховані коефіцієнти оновлення та вибуття свідчать про те, що в підприємства більше вибуває основних засобів, ніж вводиться в експлуатацію. Це спричинено тим, що вагонний парк є застарілим, і більша його частина не придатна для використання, у підприємства недостатньо коштів для закупівлі та реконструкції об'єктів у необхідному обсязі.

Далі в табл. 2.19 проаналізуємо показники рентабельності підприємства та визначимо її ефективність.

Таблиця 2.19

**Показники рентабельності ДП «Придніпровська залізниця»  
за 2012–2014 рр.**

Показник	Рік			Зміни, % (+, –), 2014 р. до 2012 р.
	2012	2013	2014	
Коефіцієнт рентабельності активів	0,20	0,29	0,37	0,17
Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	0,26	0,38	0,51	0,25
Коефіцієнт рентабельності діяльності	0,37	0,50	0,82	0,45

Проаналізувавши вищенаведені показники рентабельності ДП «Придніпровська залізниця», можна зробити такі висновки:

– ефективність ведення господарської діяльності підприємством визначається на основі розрахунку коефіцієнта рентабельності діяльності, значення цього показника на кінець звітного року збільшилося на 0,45, що свідчить про зменшення витрат, які несе підприємство в процесі своєї діяльності;

– коефіцієнт рентабельності активів на кінець звітного періоду має тенденцію до зростання (0,17), що свідчить про збільшення величини чистого прибутку на одиницю вартості майна підприємства.

Аналіз фінансового стану Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» за 2012–2014 рр. свідчить про те, що загальний ситуація транспортного підприємства є незадовільною, оскільки воно неефективно використовує та формує власні кошти й через це поступово втрачає свою фінансову незалежність. Аналіз майнового стану підприємства вказує на незначне оновлення основних засобів, адже характерною тенденцією для цього підприємства є значне вибуття кількості основних засобів по відношенню до їх введення в експлуатацію. Із цієї причини відновлення рухомого складу й інфраструктури проходить досить повільними темпами.

Діяльність Укрзалізниці, а також одного з її структурних підрозділів, ДП «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 й 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 й 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.

### РОЗДІЛ 3

## РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ РЕГІОНАЛЬНОЇ ФІЛІЇ «ПРИДНІПРОВСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ» ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ЯК СКЛАДОВОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

### **3.1. Світовий досвід реструктуризації залізничного транспорту в контексті економічної безпеки**

Сучасне соціально-економічне становище України зумовлює постановку ряду нових дилем розвитку країни й 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 й 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 й 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 й діяльності конкретних підприємств. Глобалізація не тільки генерує кількісні та якісні трансформації економічних систем держави, а й сама є їх результатом. По-друге, високою конкуренцією продукції на європейському й 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 й 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 й 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 [151, 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 й 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. Теллер, 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. Дементьєв, Д. Норт, В. Полтеровіч).

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) [151; 152], І. Рекун (проблеми економічної безпеки) [120; 112; 124].

Зазначені тенденції відповідають сучасним перетворенням на залізничному транспорті в умовах загальної інтеграції господарських зв'язків, глобалізації світової економічної системи й 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 й 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 [151, 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 матеріалоємності 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 боргів «Укрзалізниці». Прогноз за рейтингом негативний, а це означає, що рейтинг держхолдингу буде знижений і далі до рівня обмеженого дефолту «SD», а рейтинг боргів – 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 й 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 й управління економікою. У контексті цих пошуків відбувається також розробка ефективної моделі реформування залізниці. Тому сучасний стан залізниць країн світу можна визначити як активний пошук фінансово-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 посилення 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 й 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 й 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 й Україну.

В Уряді розраховують, що після реформи в галузь прийдуть нові інвестори, на гроші яких можна буде оновити інфраструктуру Укрзалізниці й 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 й 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 й 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 й 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 пасажироперевезень 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 розпочнуться масштабною інвентаризацією майна підприємств і господарських товариств залізничної галузі, а потім його незалежним оцінюванням.

Дискусійними не тільки для України, а й 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 вагомі 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 [164].

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 й 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 й надає субсидії, необхідні для пасажирських перевезень. Відомство залізничного розпорядника має сприяти розвитку вільної конкуренції й запобігати діям, що суперечать її принципам, захищати інтереси споживачів послуг залізниць і компаній, що здійснюють залізничні перевезення [164, 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 й коштів від продажу акцій, а також кредитів приватного сектора [164, 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 [164, 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 й локомотиви без особливих проблем перейшли до приватних структур за участю естонського, британського й американського капіталу.

Досвід французької залізниці свідчить про те, що державний контроль за транспортом не завжди є панацеєю від галузевих проблем. Монополія Національної спілки залізниць Франції SNCF виникла в далекому 1937 р. й 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 й 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 й 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 ділянку, 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 («*prionowej separacji/prionowego dostępu*» – вертикального ешелонування/вертикалі доступу) і латиноамериканську («*prionowej integracji*» – «вертикальна інтеграція») [179, 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 й рухомий склад.

Розглянемо латиноамериканську модель реформування залізниці. У більшості країн Латинської Америки (Бразилія, Мексика й 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 й 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 й 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 й 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 й цінами на перевезення, можуть оголосити конкурс на перевезення або створити свою власну транспортну компанію, яка працює на тих самих коліях (наприклад, німецька компанія «Rail4Chem») [179, 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 й 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 й 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 [179, 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 й 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 й 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 й 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. Унаслідок вступу до ЄС Польща мусить 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 й 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 й 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 й 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 й конкуренції. Треба враховувати, що залізниці – одна з найбільш капіталомістких інфраструктурних мереж, які найважче реформувати.

### **3.2. Реформування підприємств залізничного транспорту в контексті економічної безпеки**

Одним із важливих завдань реформування й 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 посилення 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 фінансово-економічної моделі її функціонування, реформування й 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 й 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, 2009].

У дослідженнях польських учених Т. Банашчика та М. Круля розкрито теоретичні засади моделей реформування залізниць у різних країнах і проаналізовано практичні результати їх функціонування в період після реформ [179, 2013]. М. Гайдус та А. Лешчик наголошують, що проведена 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 [194, 2013].

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 й будуть реорганізовані. При цьому передбачено, що скорочення працівників не відбудеться; 51% акцій залізниці залишиться в державній власності й 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 й Україну.

Уряд України розраховує, що після реформи в галузь прийдуть нові інвестори, на гроші яких можна буде оновити інфраструктуру Укрзалізниці й 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 й там розкрадалася. Тобто те, що купували для держави, відходило приватним особам.

Дискусійними не тільки для України, а й 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 вагомні 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

- Неефективне 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 новій 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.

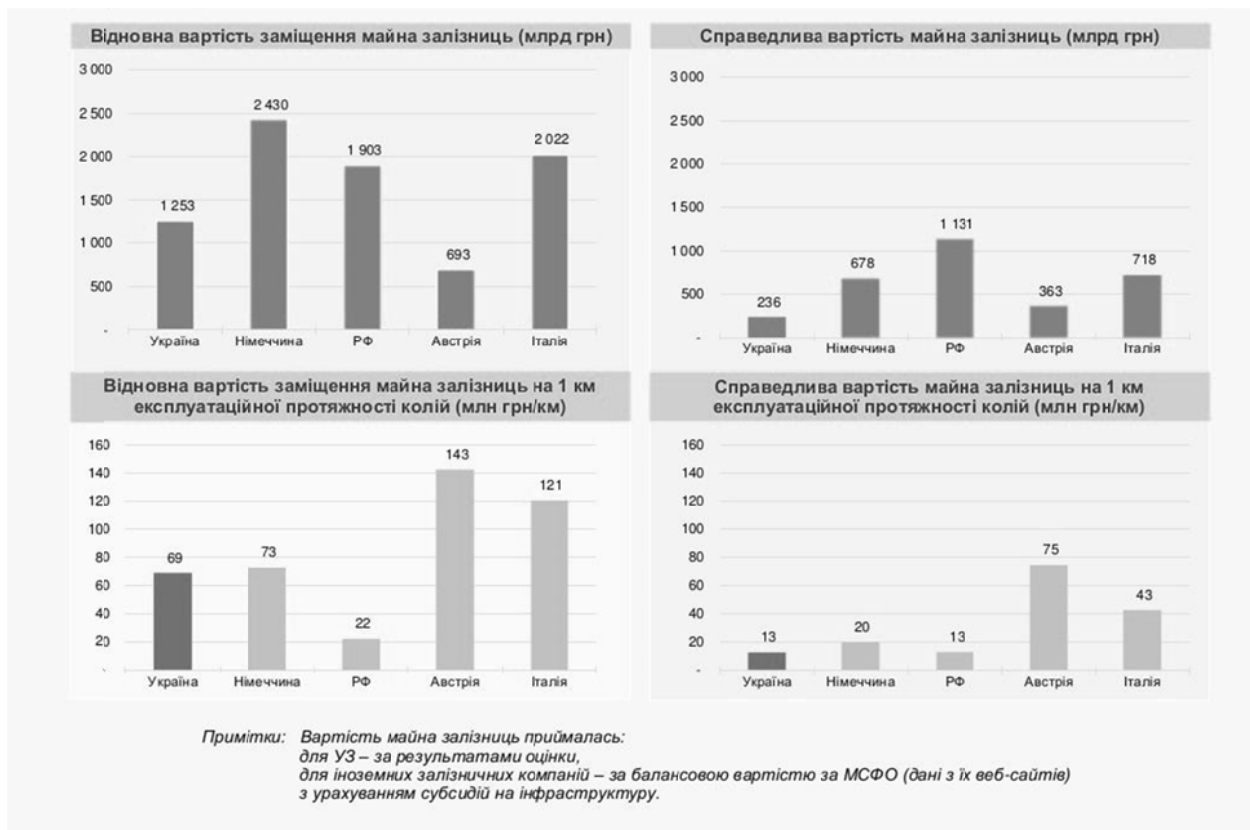


Рис. 3.2. Вартість профільного майна Укрзалізниці із залізницями подібними за способом організації

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].

Рейформа 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 імплементации деяких актів законодавства ЄС у сфері залізничного транспорту, схваленими розпорядженням КМУ від 26.11.2014 № 1148 (далі – Плани імплементации). 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 середи. 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 середи 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 фінансово-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 фінансово-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.

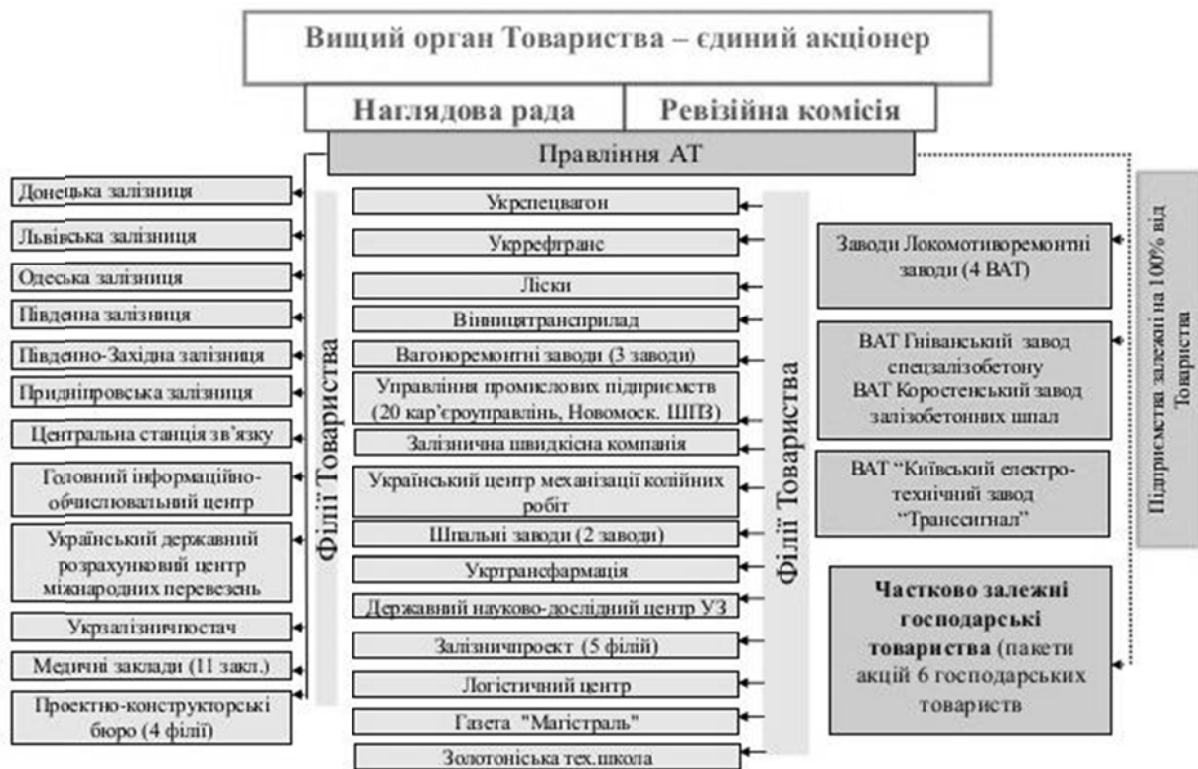


Рис. 3.3. Структура АТ «Українська залізниця» після утворення

Згідно [91] метою структурних перетворень ПАТ «УЗ» є:

- 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 фінансово-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 фінансово-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 ЗТ 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 ЗТ передбачає необхідність розробки заходів проти існуючих загроз і врахування ризиків несподіваних потрясінь, наслідків волатильності, 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 фінансово-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 фінансово-економічної безпеки кожного підприємства як одну з необхідних умов її здійснення.

У зв'язку із цим ступінь розвиненості механізму фінансово-економічної безпеки такої господарюючої структури, як «Укрзалізниця», повинна відповідати рівню її входження до системи ринкових відносин, що визначає актуальність проблеми фінансово-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 злбоденних 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 й зміни ставлення до неї. Нове переосмислення ролі та місця економічної безпеки зумовлено необхідністю враховувати ризики несподіваних потрясінь, наслідки економічної волатильності, причинні наслідки глобалізації.

Сьогодні транспортний сектор економіки України в цілому задовольняє лише базові потреби економіки й 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 фінансово-економічної безпеки на підприємствах залізничного транспорту України повинні виявити й визначити характер і структуру, сутність основ фінансово-економічної безпеки, умови, виявлення набору критеріїв для їх визнання й 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 й 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 й 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 й 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 й 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 й 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 волюнтарним рішенням, прийнятим без розуміння закону непередбачених економічних наслідків. Питання про співвідношення між системою приватної власності й 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 й 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 збереглася 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 й 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 фінансово-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 й 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 й 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 й 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 й небажання пасажирів подорожувати цими поїздами;

– денні потяги не вирішують проблеми поїздок у відрядження, оскільки прибувають до Києва та обласні міста після 12:00, що унеможливорює вирішення необхідних питань, які стосуються роботи. Тому всі пасажирів, що їдуть у відрядження, повинні залишатися в цих містах ще на одну добу й 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 й 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 й 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 й пряме бюджетне, тому скасування одного автоматично вимагає переходу до іншого. Звичайно, існує й 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 [141, с. 4].

Важливо зазначити, що змішана форма власності не дає змоги розраховувати тільки на ринкові механізми регулювання (саморегулювання) правил взаємодії держави й 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 й 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 й 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 й просто варварського використання ресурсів, що перебувають у спільному використанні [151, 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 фінансово-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 фінансово-економічної безпеки підприємства – це система довгострокового управління фінансово-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 й зовнішнього інституційного середовища підприємства.

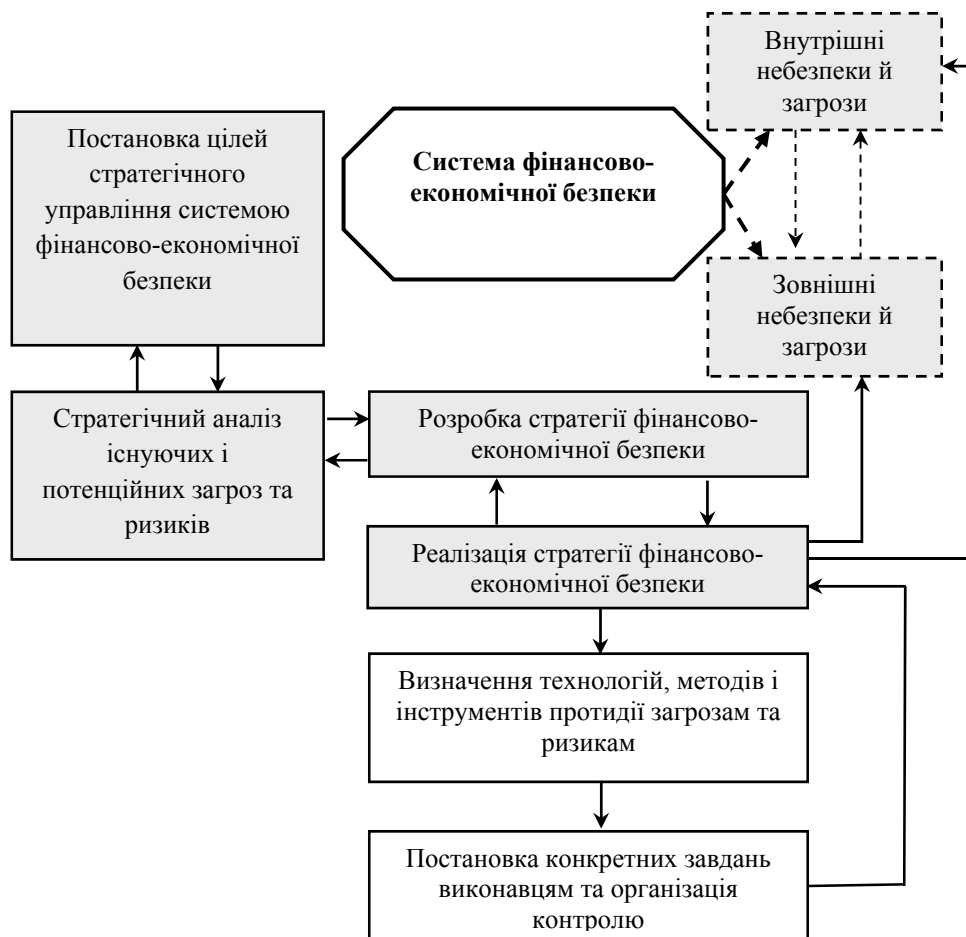


Рис. 3.6. Управління системою фінансово-економічної безпеки підприємства.

Ми пропонуємо Концепцію формування системи фінансово-економічної безпеки підприємства з чотирьох етапів:

- 1) постановка мети формування системи управління фінансово-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 фінансово-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.

## РОЗДІЛ 4

### МОДЕЛЮВАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

#### **4.1. Економіко-інформаційна модель економічної безпеки підприємства**

Головною метою реформування й 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 й конкуренції. Треба враховувати, що залізниці – одна з найбільш капіталомістких інфраструктурних мереж, які найважче піддаються реформуванню.

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 й реалізації масштабних інвестиційних програм у галузі інфраструктурних змін і створення дієздатних ринкових інститутів. Практика свідчить, що поки ні в Росії, ні в багатьох країнах Заходу останніми роками не вдалося ефективно провести ці реформи. 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 й обережно. Тож дослідження економічних моделей реформування залізничного транспорту в зарубіжних країнах може відкрити для України перспективи реформ у цій галузі.

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 [162, 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 й 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 й 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 й 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 й застосовуються різні засоби управління інформацією в системі забезпечення економічної безпеки підприємств, серед яких сучасна техніка та обладнання, програмне й 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 й 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 й 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 й 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 й 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 й 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 й 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 й 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 підвищуються, 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 й 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 й 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 й довести їх до керівництва підприємства та інших посадових осіб. При цьому постійно оновлювати й 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 й 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 й багатогранною проблемою, оскільки керівник, приймаючи рішення, перебуває в дуже складному становищі, що супроводжується невизначеністю й 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 й 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 й 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**

Для обґрунтування авторського тлумачення моделі проектування економічної безпеки залізничного підприємства розроблено модель проектування економічної безпеки підприємства.

Для початку визначимося з алгоритмом процесу проектування. Він складається з кількох позицій: 1) визначенні структурних і процесуальних характеристик проектної діяльності, які сприяють вирішенню проблем економічної безпеки підприємств; 2) вибір об'єкта – система економічної безпеки в цілому або її структурні компоненти; 3) організація продуктивної діяльності, результатом якої є проект, що впроваджується в практику в процесі реалізації.

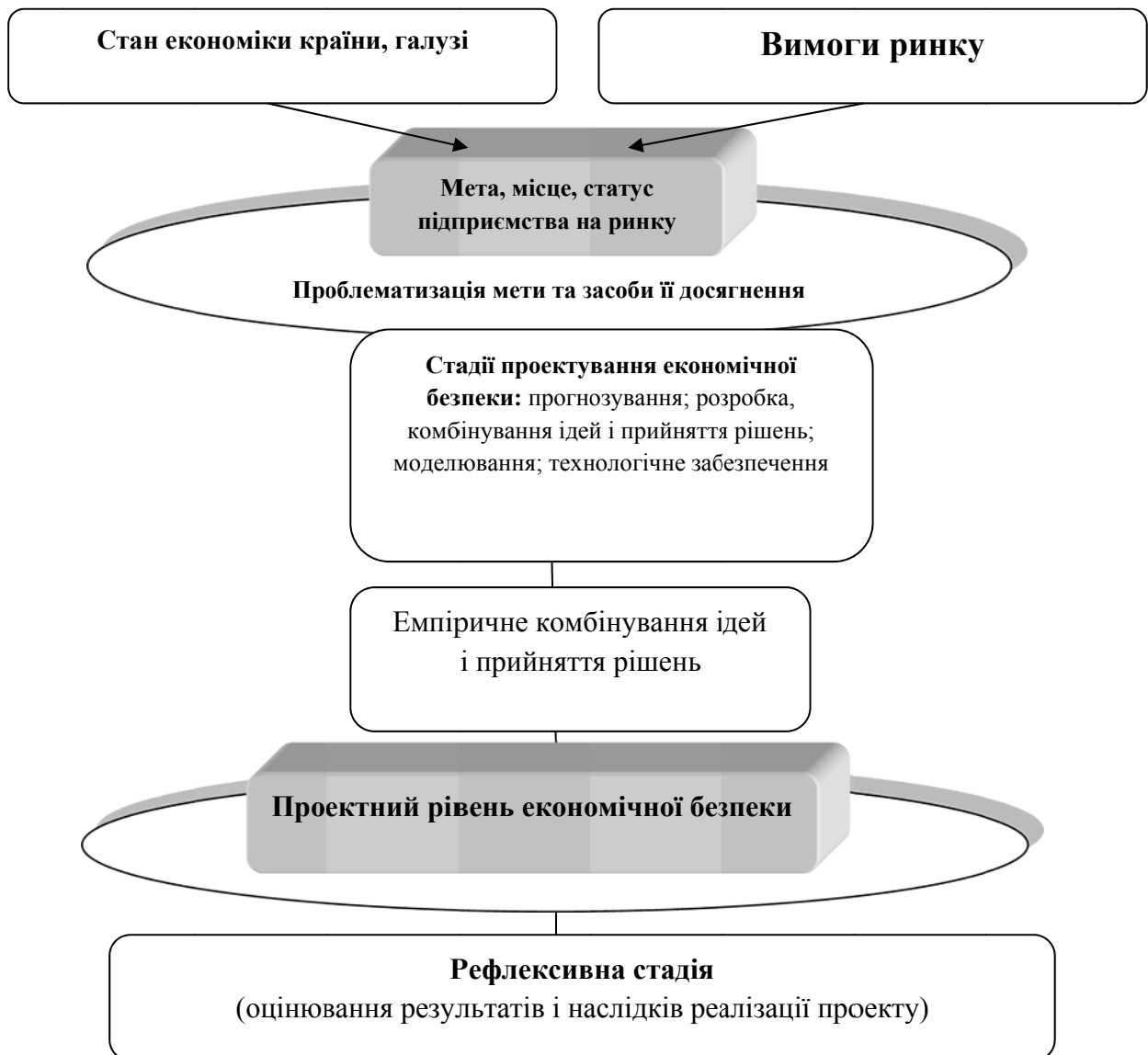


Рис. 4.1. Модель проектування економічної безпеки підприємства

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 й 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 й 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 й 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.

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 й 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 й 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 й 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 й 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 й 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 [140, 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 й досягнення конкурентних переваг на ринку праці.

Друга тенденція зв'язана з гуманістичною спрямованістю. Вона набула популярності в діловій практиці й 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 й 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 й 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 й 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 сходинок, 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 й 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 й 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 й 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 ефективної 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 й визначення соціально-економічних тенденцій формування та розвитку персоналу

підприємства залізничного транспорту, його надійності й 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. У результаті бурхливого розвитку економіки знання виникла й нова парадигма управління підприємством, яка дістала назву «менеджмент, заснований на знаннях». Саме такий підхід вважають провідним чинником розвитку економіки знання, в якій креативним і інноваційним фактором є людський капітал. Саме він сприяє розвитку економіки знання.

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 й 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 [121, 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 й кардинально змінювати структуру діяльності. Передбачається, що в наступні 10 років 80% технологій стануть застарілими, а 80% осіб, які зараз працюють, усе ще будуть працювати [150, с. 91]. Молоді люди, які зараз вибирають професію, не мають чіткого уявлення про те, на які робочі місця й 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» [131, 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 інтердисциплінарного 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 [186, с. 2]. Управління знаннями складається із чотирьох процесів: адаптації, екстерналізації, поєднання та інтернаціоналізації [193].

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 [205].

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 й користуватися тими самими знаннями. Управління знаннями – це систематичне й 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 й обсягів організаційного знання (рис. 4.2).

Нерідко, щоб уникнути складності багатofакторного 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 й 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.

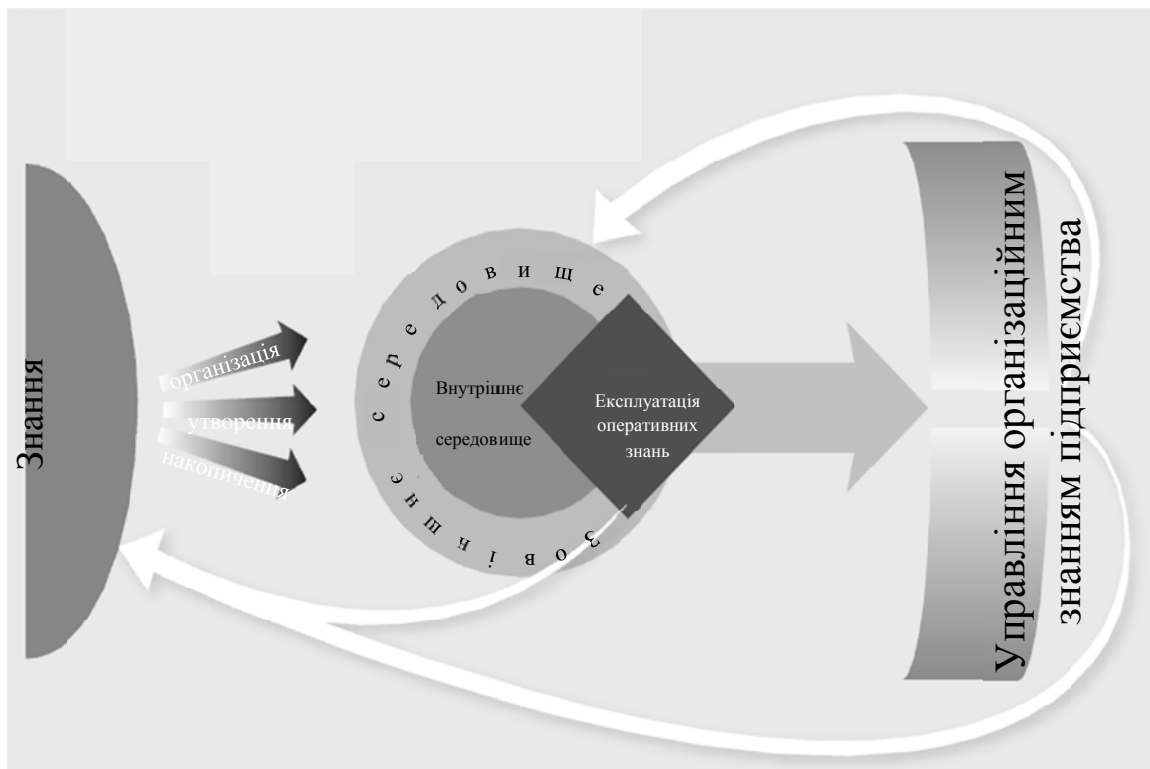


Рис. 4.2. Управління організаційним знанням підприємства

Таким чином, головною метою нашого 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 XX 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 й творчих здібностей. Із цього моменту стимули й 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. Щульц) і українських учених (В. Геєць, В. Глушков, В. Терещенко, А. Чухно), формування відповідної теорії триває.

Більш детально й широко підхід до визначення людського та інтелектуального капіталу демонструють праці таких зарубіжних учених, як: М. Братніцкі, П. Цісло, Д. Клаїла, К. Свейби, [186; 203; 223].

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 [186,

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 [203, 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 [223].

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 до спільного навчання й досягнення конкурентних переваг на ринку праці.

Друга модальність зв'язана з гуманістичною спрямованістю. Вона набула популярності в діловій практиці й домінувала в економічній літературі в 90-х рр. XX 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 й 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 й 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 й 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 й 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 й 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 можливості формування конкурентних переваг на ринку. Витрати на розвиток людського капіталу слід сприймати як довгострокову інвестицію підприємства у власну економічну безпеку, що приносить матеріальну й нематеріальну користь.

Становлення ринкових відносин в Україні зумовило трансформацію методів управління в організаціях, що поставило на перший план формування нової людиноцентричної 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 й 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 й типу економічного мислення громадян України, що викликає деформації, деструктивну економічну поведінку людей, робить часто непередбачуваним процес вибору, психологічні установки й очікування, що перешкоджають економічній стабілізації. Тому ефективність економічних трансформацій в Україні багато в чому залежить не тільки від того, наскільки повно й правильно оцінено та враховано специфіку нашої країни, національного господарства, але ще й 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 й зафіксувало істотне зрушення в підходах і проблематиці всієї економічної науки. По суті, цей факт означає визнання не тільки доцільності,

а й необхідності виходу за межі формальних аксіоматичних моделей, слабо пов'язаних з реальною поведінкою, яку ці моделі покликані описувати. Проте, 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 й усю сукупність зусиль економічних агентів, що включає психологічні витрати, а також необхідні для запровадження або зміни інституту витрати часу [151, с. 38].

Крім того, економіка достатньо політизована. Наприклад, надання позичок державам та компаніям не тільки під економічні, а й 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 й 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 й в іншому контексті, коли йдеться про типології стилів господарювання, наприклад, про відмінність «економічної» людини й «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 й 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.

**Індекс розвитку людського потенціалу та освітні компоненти деяких  
європейських країн та України [197]**

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» [197]. Отже, для формування економічної поведінки людини, адекватної вимогам і виклкам сучасності, необхідна відповідна освіта. Знання й 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 й 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 й непередбачуваності, необхідність прийняття рішень в умовах невизначеності з важкими 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 [162, 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.

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 й 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 [217].

**Еволюції моделей аналізу ризиків від нерациональної 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

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 унеможливлювали 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 й 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) й А. Тверські (Tversky) [199].

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 складновимірність, 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 використовуюємо вимірювання.

Людину зазвичай розглядають як раціональну істоту. Наприклад, Д. Бернулі 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 званим ефектом ментальності. Тому А. Тверські застерігає: «Наші переваги... можуть бути змінені зміною точки відліку» [199].

А. Тверські і його колега К. Фокс більш детально досліджували неприйняття невизначеності та дійшли висновку, що справа надто складніша, ніж припускав дослідник цієї теми М. Елсберг, який в одній зі своїх праць визнав, що шлях до справжнього успіху можна побудувати за чужим рецептом, і закликав: порушуйте правила, присвятіть себе стоїть справі, цьому вас не навчать на програмах МВА [218].

А. Тверські та К. Фокс провели серію експериментів, щоб визначити, чи в усіх випадках або тільки у випадкових іграх люди воліють мати справу скоріше з відомими ймовірностями, ніж з невідомими. Відповідь була ясною й переконливою: люди віддають перевагу невідомими ймовірностям у тих ситуаціях, у яких вони відчують свою компетентність, і відомим ймовірностям у ситуаціях, в яких вони відчують себе некомпетентними. На підставі цього А. Тверські та К. Фокс роблять висновок, що неприйняття невизначеності «породжується почуттям некомпетентності... і виявляється, коли людина оцінює спільно ясні та туманні перспективи, але воно зменшується або зникає зовсім, якщо оцінює кожну 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 безперебійне функціонування економіки, а саме підтримання основних показників розвитку, забезпечення високої ефективності діяльності з раціонального використання внутрішніх факторів у розвитку, здатність ефективно протистояти зовнішньому тиску.

Таким чином, це сприяє прогнозуванню передбачуваних перспектив зростання економіки.

Формування психологічної готовності суб'єкта економічної діяльності має включати формування позитивного емоційного ставлення до неї. А це передбачає наявність відповідного мотиваційно-ціннісного 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.

## РОЗДІЛ 5

### ВДОСКОНАЛЕННЯ 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 фінансово-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) [162], 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 Регіональної філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська 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.

На сьогоднішній день для Укрзалізниці настав час реформ – тривалих, серйозних, складних за своїм змістом. Суть цих реформ можна визначити таким чином: ринкові відносини, демонополізація, акціонування, приватизація. Серед першочергових завдань для створення базису реформ ставляться: нові принципи організації та управління перевізним процесом, вдосконалення транспортної інфраструктури, інформатизації та зв’язку тощо. Перші науково-практичні результати підтвердили правильність напрямків, обраних у якості первинних.

Пріоритетні напрямки розвитку залізничної галузі 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 й 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 й 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 фінансовим потенціалом підприємства включає такі складові [91, с. 90–92]:

- стратегічне й 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 фінансового потенціалу 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 й дій на перспективу, основою створення та реалізації якої є управління фінансами, фінансовими ресурсами підприємства, тобто фінансовий менеджмент. Ця система є планами отримання, накопичення й 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 й нормативно-правової бази [92, с. 61–64].

При формуванні стратегічного механізму управління фінансовим потенціалом підприємства з урахуванням економічних ризиків необхідно розглядати й процес стратегічного планування фінансового потенціалу як управлінську діяльність найвищого керівництва щодо визначення, формування та виявлення перспектив подальшого розвитку фінансових ресурсів і можливостей підприємства, страхування й 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 фінансового потенціалу підприємства необхідно враховувати два механізми його функціонування, що, по суті, є протилежними сторонами єдиного цілого й перебувають у тісному взаємозв'язку та взаємозалежності. На основі результатів дослідження ми пропонуємо комплекс цілей при формуванні фінансового потенціалу 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 фінансовим потенціалом підприємства при врахуванні економічних ризиків (Додаток В) – 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 – забезпечення міцного фінансового потенціалу підприємства.

Для досліджуваного нами підприємства необхідно виявити взаємозв'язок між фінансовими та стратегічними цілями підприємств із мінімізацією економічних ризиків на їхню діяльність, недопущенням можливого банкрутства та недоотриманням частки прибутку. Підприємства мають прагнути до загального зміцнення свого фінансового потенціалу шляхом зростання складових фінансового потенціалу, 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 фінансового потенціалу 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 фінансового потенціалу 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 необхідно застосовувати як кількісні, так і якісні підходи та методи. Необхідність поєднання кількісних і якісних методів породжує проблему їх обмеженого комбінування в процесі побудови стратегії.

Як зазначає О. В. Мілінчук [4, с. 370], метод вирівнювання для інтегральної оцінки фінансового потенціалу підприємства використовують за правилом: чим ближче значення інтегральної оцінки до нуля, тим вищим є фінансовий потенціал підприємства.

Розраховане значення інтегрального показника фінансового потенціалу 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 фінансового потенціалу найближче до нуля.

На рис. 5.1 наведено алгоритм виконання інтегрального рівневого оцінювання фінансового потенціалу підприємства.

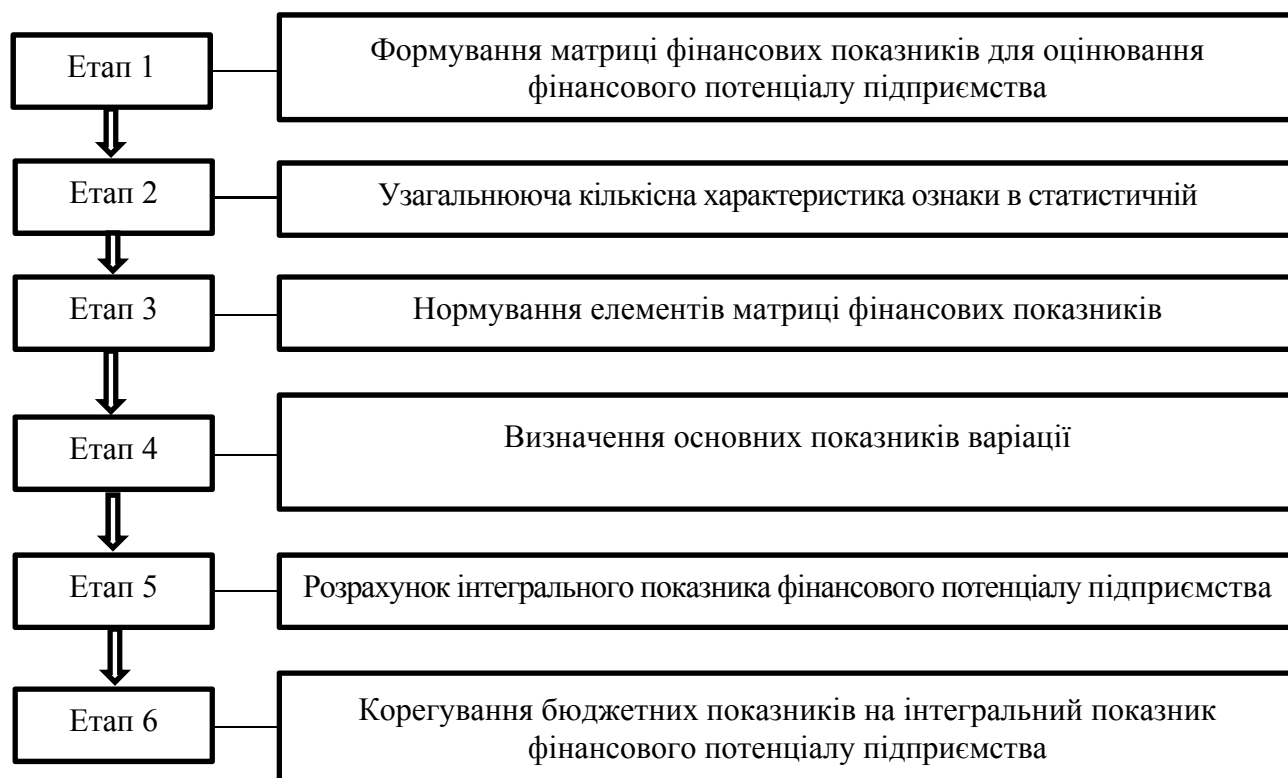


Рис. 5.1. Алгоритм виконання інтегрального рівневого оцінювання фінансового потенціалу підприємства.

Математичний опис проведених досліджень виконують на основі методів варіаційної статистики з поєднанням зі стандартними значеннями вхідних показників, що використовують для оцінювання фінансового потенціалу підприємства. Це дає змогу встановити зв'язок фінансового потенціалу з результатами фінансово-господарської діяльності підприємства.

Для того, щоб досягти успіху, всім підприємствам потрібна інформація стосовно їх ринків, клієнтів, конкурентів, виробничих процесів, фінансових операцій. Спеціалістам, 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, називається Системою Управління Інформацією, або СУІ. Інформація, висвітлена в межах цієї роботи, підводить підсумок досвіду, відносно Системи Управління Інформацією (СУІ), набутого українськими компаніями, а також ключові аспекти будь-якої СУІ та як вони можуть бути використані для покращення виробничих процесів таких підприємств. Вона також описує засоби СУІ, які були розроблені для використання такими підприємствами.

Системи Управління Інформацією є дуже важливими, тому що 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 надійно подана правильна інформація. Це вірно для всіх рішень, але надзвичайно вірно для складних ситуацій, з якими стикається велика кількість українських керівників. Даний підхід базується на принципі, який вважає, 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 правильної 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.

Системи Управління Інформації повинні повністю покривати діяльність компанії: від заготовки та виробництва до розповсюдження та продажу. Щойно ви переглянули потреби та ресурси, необхідні вашому підприємству, вам потрібно бути в змозі розробити Систему Управління, яка відповідає саме вашому середовищу. Ключова особливість даних систем полягає в тому, що вони не є єдиними та можуть бути застосовані в особливих обставинах конкретної справи.

Головною людиною, яка буде використовувати створені СУІ звіти, є генеральний директор підприємства. Керівники операційних відділів чи відділів продажу також матимуть бажання отримувати постійні поновлення інформації, хоча їм буде потрібна деяка інша інформація, ніж для

генерального директора - більш детальна та залежна від ступеня їх відповідальності. 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 ефективної 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 наскільки 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, гадають, що розвиток повноцінної нової системи, використовуючи сучасну структурну систему, базу даних та інструменти на новій платформі, вирішить всі їхні проблеми. 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. Вам потрібно продивитись 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 значить, що не можливо 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 Вказівників, яка дає доскональну оцінку діяльності компанії, заздалегідь попереджує про негативні напрямки та визначає місце компанії в межах її промисловості.

Панель головних вказівників для кожного бізнесу окрема, так як бізнес відрізняється один від одного. 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 встановити системи Управління Інформацією, - 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. Дана робота пропонує декілька ідей та який пропонує перевірений шлях покращення бізнесу. Але навіть найефективніші ідеї не мають сенсу, якщо немає повного усвідомлення про їх ефективне використання.

Дана робота аналізує підхід, який був розроблений шляхом практичного досвіду українських компаній, які успішно впровадили СУІ. Ключові аспекти запровадження більш повної методології планування бюджету в процес СУІ, про що йдеться в цій роботі, полягають у покращенні ведення вашого бізнесу, 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 бюджети можуть 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 (табл. 5.1).

Таблиця 5.1

## 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		X <sub>min</sub>	X <sub>opt</sub>	X <sub>max</sub>
		3,65	3,33	4,58	4,07		Фінансові коефіцієнти				2,3	3,2	4,0	
1	Кпл	1,93	1,79	2,47	2,10		-0,14	0,67	-0,36		1,5 - 2,5	1,5	2,0	2,5
2	Кшл	1,67	1,54	2,10	1,92		-0,14	0,56	-0,18		0,6 - 1,0	0,6	0,8	1,0
3	Каб	0,047	0,004	0,020	0,05		-0,04	0,02	0,03		0,2 - 0,5	0,2	0,4	0,5
		2,47	2,56	2,59	2,75		Коефіцієнти фінансової стійкості				2,0	3,0	3,9	
1	Кфа	0,81	0,77	0,75	0,67		-0,04	-0,02	-0,08		0,5 - 0,7	0,5	0,6	0,7
2	Кфз	0,19	0,23	0,25	0,30		0,04	0,02	0,06		1	0,2	0,6	1,0
3	Кфр	0,24	0,30	0,19	0,27		0,06	-0,12	0,08		≤ 0,5	0,2	0,2	0,3
4	Кман	0,13	0,15	0,21	0,25		0,02	0,06	0,04		0,2 - 0,5	0,2	0,4	0,5
5	Кпд	0,09	0,10	0,19	0,26		0,01	0,09	0,07		≤ 0,2	0,1	0,2	0,3
6	Кдз	0,08	0,09	0,16	0,21		0,01	0,07	0,05		≤ 0,2	0,1	0,1	0,2
7	Кфн	0,92	0,91	0,84	0,79		-0,01	-0,07	-0,05		≥ 0,6	0,8	0,9	0,9
		21,30	21,34	20,92	22,17		Фінансові коефіцієнти ділової активності				19,7	21,1	22,4	
1	Коа	0,46	0,57	0,59	0,52		0,11	0,02	-0,07		Збільшення	0,5	0,5	0,6
2	Кобд	2,59	2,27	2,67	2,63		-0,31	0,40	-0,04		Збільшення	2,3	2,5	2,7
3	Кобк	3,37	3,66	3,82	3,72		0,29	0,15	-0,10		Збільшення	3,4	3,6	3,8
4	Кобз	14,38	14,22	13,14	14,65		-0,17	-1,08	1,51		Збільшення	13,1	13,9	14,6
5	Кобоб	0,49	0,62	0,70	0,65		0,13	0,07	-0,05		Збільшення	0,5	0,6	0,7
		0,236	0,324	0,197	0,160		Коефіцієнти рентабельності				0,16	0,24	0,32	
1	Рроа	0,010	0,044	0,013	0,006		0,034	-0,031	-0,007		Збільшення	0,01	0,03	0,04
2	Ррое		0,0053	0,0018	0,0015		0,005	-0,004	0,000		Збільшення		0,00	0,01
3	Ргпм	0,135	0,166	0,125	0,100		0,031	-0,040	-0,025		Збільшення	0,10	0,13	0,17
4	Роим	0,092	0,101	0,053	0,049		0,009	-0,047	-0,004		Збільшення	0,05	0,07	0,10
5	Рнпм		0,009	0,003	0,003		0,009	-0,006	0,000		Збільшення		0,00	0,01
		2,416	2,268	2,796	2,223		Коефіцієнти діагностики банкрутства				1,95	2,47	2,99	
1	Коб	0,113	0,120	0,062	-0,046		0,007	-0,058	-0,108		≥ 0,1	-0,05	0,04	0,12
2	Кп	1,933	1,798	2,467	2,103		-0,135	0,668	-0,363		≥ 1,5	1,80	2,13	2,47
3	Кб	0,370	0,350	0,267	0,165		-0,020	-0,083	-0,102		0,2 - 0,4	0,20	0,30	0,40
		3,4	3,2	2,9	2,1		П'ятифакторна Z-модель Альтмана				2,7	3,4	4,0	
1	Z	3,4	3,2	2,9	2,1		-0,212	-0,217	-0,820		> 3	2,7	3,4	4,0
Зведений показник оптимального фінансово-економічного стану підприємства												Інтегральний показник рівня фінансово-економічної безпеки підприємства		
		33,43	32,98	34,01	33,49							X <sub>min</sub>	X <sub>opt</sub>	X <sub>max</sub>
												28,91	33,27	37,63

Дана система управління інформацією розроблена у програмі Excel. Табличний процесор Excel фірми Microsoft призначений для введення, зберігання, обчислення і виведення великих обсягів даних у вигляді, зручному для аналізу і сприйняття інформації.

СУІ складається з листів – «Ф1», «Ф2» та «Панель головних вказівників».

На листі «Ф1» знаходиться перша частина фінансових результатів підприємства за 4 роки відповідно формі фінансової звітності «Баланс».

На листі «Ф2» знаходиться продовження переліку фінансових результатів підприємства за 4 роки відповідно формі фінансової звітності «Звіт про фінансові результати».

Лист «Панель головних вказівників» містить засіб розрахунку та діагностики фінансового стану підприємства та визначення рівня фінансово-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 звіті за другий етап науково-дослідної роботи;
- *відхилення коефіцієнтів*. У цьому блоці розраховуються відхилення показників порівняно з попереднім періодом;
- *оптимальне значення*. Цей блок містить загально-прийняті нормативні значення для запропонованих коефіцієнтів;
- *розрахунки параметрів моделі*. Ця група складається з наступних значень:  $X_{min}$  – мінімальна границя оптимального значення.  $X_{opt}$  – оптимальне значення (золота середина).  $X_{max}$  – максимальна 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:

$$\sum x_i = x_1 + x_2 + x_3 + x_4 + \dots + x_n \quad (5.1)$$

де:  $\sum x_i$  – зведений показник оптимального фінансово-економічного стану підприємства;

$n$  – кількість фінансово-економічних коефіцієнтів;

$x_{opt}$  – оптимальне значення інтегрального показника оптимального фінансово-економічного стану підприємства

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:

$$\sum x_{opt} = x'_1 + x'_2 + x'_3 + x'_4 + \dots + x'_n \quad (5.2)$$

де  $x_{opt}$  - 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.

$$\sum x_i \rightarrow \sum x_{\text{opt}} \quad (5.3)$$

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 зони ризику.

Показники розділені 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».

Даний підхід, який був розроблений шляхом практичного досвіду українських компаній, які успішно впровадили систему планування бюджету. Ключові аспекти запровадження більш повної методології планування

бюджету в процес СУІ полягають у покращенні ведення господарської діяльності, а саме у доскональному складанні фінансових планів на період часу, та, як наслідок, у своєчасній постановці завдань, та координуванні обов'язків. Під час періоду та після нього бюджети можуть використовуватися для передачі інформації та оцінки якості праці керівників кожної структурної одиниці.

Систематизувавши коефіцієнти, що мають характеризувати фінансово-економічний стан підприємства, у ході дослідження відібрано ряд найбільш інформативних.

Для подальшої побудови й 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 фінансового потенціалу 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 й 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:

$$r_i = \frac{2(N-i+1)}{(N+1)N} \quad (5.4)$$

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:

$$\sum_{i=1}^n r_i = 1 \quad (5.5)$$

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:

$$K_{i\,norm} = K_i / K_{max} \quad (5.6)$$

де  $K_{i\,norm}$  – нормований показник фінансового потенціалу, що належить до множини  $[0;1]$ ;

$K_i$  – показник фінансового потенціалу;

$K_{max}$  – максимальне значення показника фінансового потенціалу серед об'єктів вибірки.

Для подальшого дослідження пропонуємо ввести такі позначення:

$K_{i\,norm\,2011}$  – показник, розрахований за даними річної звітності Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» за результатами 2011 р.;

$K_{i\,norm\,2012}$  – показник, розрахований за даними річної звітності Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» за результатами 2012 р.;

$K_{i\,norm\,2013}$  – показник, розрахований за даними річної звітності Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» за результатами 2013 р.

Таким чином, сформована група приватних показників, які, у свою чергу, утворюють суми декількох векторних рішень.

$$K_{i\,norm\,2011} = \{0,80;0,97;1,00;0,70;1,00;0,58;0,87;1,00;1,00\};$$

$$K_{i\,norm\,2012} = \{0,73;1,00;0,88;0,64;0,35;1,00;0,79;0,60;0,98\};$$

$$K_{i\,norm\,2013} = \{1,00;0,89;0,56;1,00;0,40;0,79;1,00;0,57;0,99\}.$$

За допомогою нормативного показника фінансового потенціалу 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:

$$I_{add} = \sum_{i=1}^n r_i * K_{i \text{ norm}} \quad (5.7)$$

Згортка адитивним способом дала такі результати:

Інтегральний показник фінансового потенціалу за даними річної звітності Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» за результатами 2012 р.  $I_{add \text{ 2012}} = 0,35$ .

Інтегральний показник фінансового потенціалу за даними річної звітності Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» за результатами 2013 р.  $I_{add \text{ 2013}} = 0,31$ .

Інтегральний показник фінансового потенціалу за даними річної звітності Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» за результатами 2014 р.  $I_{add \text{ 2014}} = 0,32$ .

За результатами згортки можна зробити висновок, що максимальним фінансовим потенціалом володіла група компаній у 2011 р.

Для перевірки й підтвердження отриманих результатів необхідно також провести згортку приватних критеріїв іншим способом агрегування. Згортку мультиплікативним способом здійснюють за формулою:

$$I_{multi \text{ } i=1}^n = \prod (K_{i \text{ norm}})^{r_i} \quad (5.8)$$

Мультиплікативні оцінки практично збігаються з результатами, отриманими адитивним способом розрахунку. При цьому збереглося розташування об'єктів аналізу в підсумковому рейтингу за рівнем розвитку фінансового потенціалу 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 фінансового потенціалу.

У межах подальшого вдосконалення методики оцінювання зміни потенціалу доцільний розвиток у декількох напрямках: по-перше, уточнення й

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. Розробка концепції фінансово-економічної безпеки Регіональної філії «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 [154]. Українські вчені роблять певні зусилля по вирішенню окремих проблем процесу реформування залізничного транспорту. Наприклад, Ю. Бараш розглядає реформування ЗТ України, його акціонування і реструктуризацію окремих господарських структур як умова підвищення конкурентоспроможності [16]. М. Гненним розробляються принципи переходу на вертикальну форму управління галузевими господарствами залізниць визначення спеціальної вартості особливо привабливих об'єктів залізничного транспорту. Л. Головкова досліджує організаційно-технічну підготовку розвитку сукупного економічного потенціалу корпорацій [28].

Концептуальні підходи до визначення економічної безпеки в системі економічної науки сформульовані в роботах О. Власюк. Аналітичне обґрунтування проблем реформування залізничного транспорту України детально представлено в роботах В. Сичова [141]. Вагомий внесок у теорію і практику, а також розкриття змісту і структури економічної безпеки підприємств залізничного транспорту внесли такі вчені як В. Дикань, І. Воловельська, О. Маковоз, Компанієць, І. Назаренко [38; 39; 40; 41].

Нові підходи до розробки концепції системи фінансово-економічної безпеки на підприємствах залізничного транспорту України повинні дати можливість визначити сутність, характер і структуру фінансово-економічної безпеки, а також умови і критерії її вдосконалення. Критерії повинні бути визначені і ідентифіковані. Розкриття змісту, організаційної структури і функцій фінансово-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.д. 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 внутрішньофірмові трансакції в термінах внутрішньофірмових 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 й 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 всіх експлуатаційних правилах 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 фінансово-економічної безпеки. Це передбачає створення таких умов в економіці, при якому досягається необхідний рівень соціального, політичного, фінансового, оборонного розвитку країни, невразливості і незалежності 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 (УЗТК). Це перша в Україні компанія з перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами ІНТЕРСІТІ +. Крім цього УЗТК 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 УЗТК - 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 УЗТК 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 називають 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 [151].

Особливістю ЗТ 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 [142].

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» [151, 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, нерационального, а іноді і просто варварського використання ресурсів, що знаходяться в спільному використанні [151].

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 ЗТ 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 фінансово-економічної безпеки на підприємствах залізничного транспорту.

Модель загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту України представлені на рис.5.2.

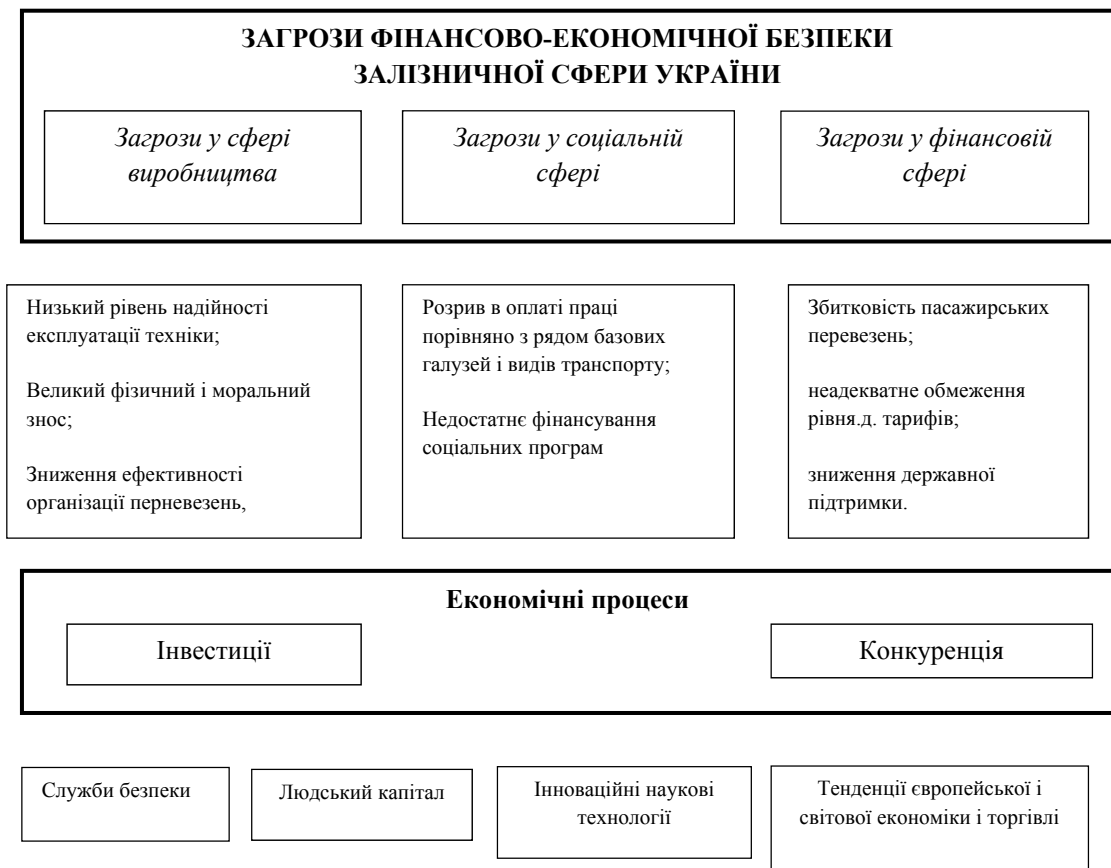


Рис.5.2. Модель загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту.

В результаті проведеного аналізу фінансового стану підприємств ЗТ і запланованих міністерством інфраструктури змін, запропонований авторський підхід до розробки концепції фінансово-економічної безпеки підприємства. Він представлений у вигляді алгоритму системи фінансово-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 сформувати Концепцію системи фінансово-економічної безпеки підприємства, яка буде здійснюватись в 4 етапи:

1 етап - аналіз загроз і фінансових ризиків для стратегічних зон господарювання (СЗГ) підприємства, які існують в даний час і прогнозуються в майбутньому;

2 етап - постановка мети формування системи фінансово-економічною 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 фінансово-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), що представлені на рис.5.2. і за допомогою яких нейтралізуються можливі небезпеки і загрози (рис.5.3).



Рис. 5.3. Алгоритм системи фінансово-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 й 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 ЗТ, 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 фінансово-економічної безпеки підприємств ЗТ.

Реструктуризація підприємств залізничного транспорту є однією з головних умов підвищення рівня економічної безпеки. Існують такі шляхи її здійснення:

- розробка інтегральних показників забезпечення рівня фінансово-економічної безпеки РФ «Придніпровська залізниця»;
- формування економіко-інформаційної системи забезпечення фінансового потенціалу підприємства;
- використання світового досвіду реструктуризації залізничного транспорту в контексті економічної безпеки.

Обґрунтування необхідності формування концепції фінансово-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 заради вартості (система управління, 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 «Придніпровська залізниця» в контексті забезпечення її фінансово-економічної безпеки, представлена на рис. 5.4.

Корпоративне управління	Рівень управління		Суб'єкти управління	Процеси управління	Фінансові інструменти	Об'єкти управління	Очікувані результати управління
	Стратегічний	Стратегія фінансово-економічної безпеки	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. 5.4. Концептуальна схема складових фінансово-орієнтованої системи управління підприємством «Придніпровська залізниця»

Концепція фінансово-економічної безпеки підприємства «Придніпровська залізниця» – це система довгострокового управління фінансово-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 й зовнішнього інституціонального середовища підприємства.

Концепцію системи управління фінансово-економічною безпекою підприємства «Придніпровська залізниця» подано на рис. 5.5.

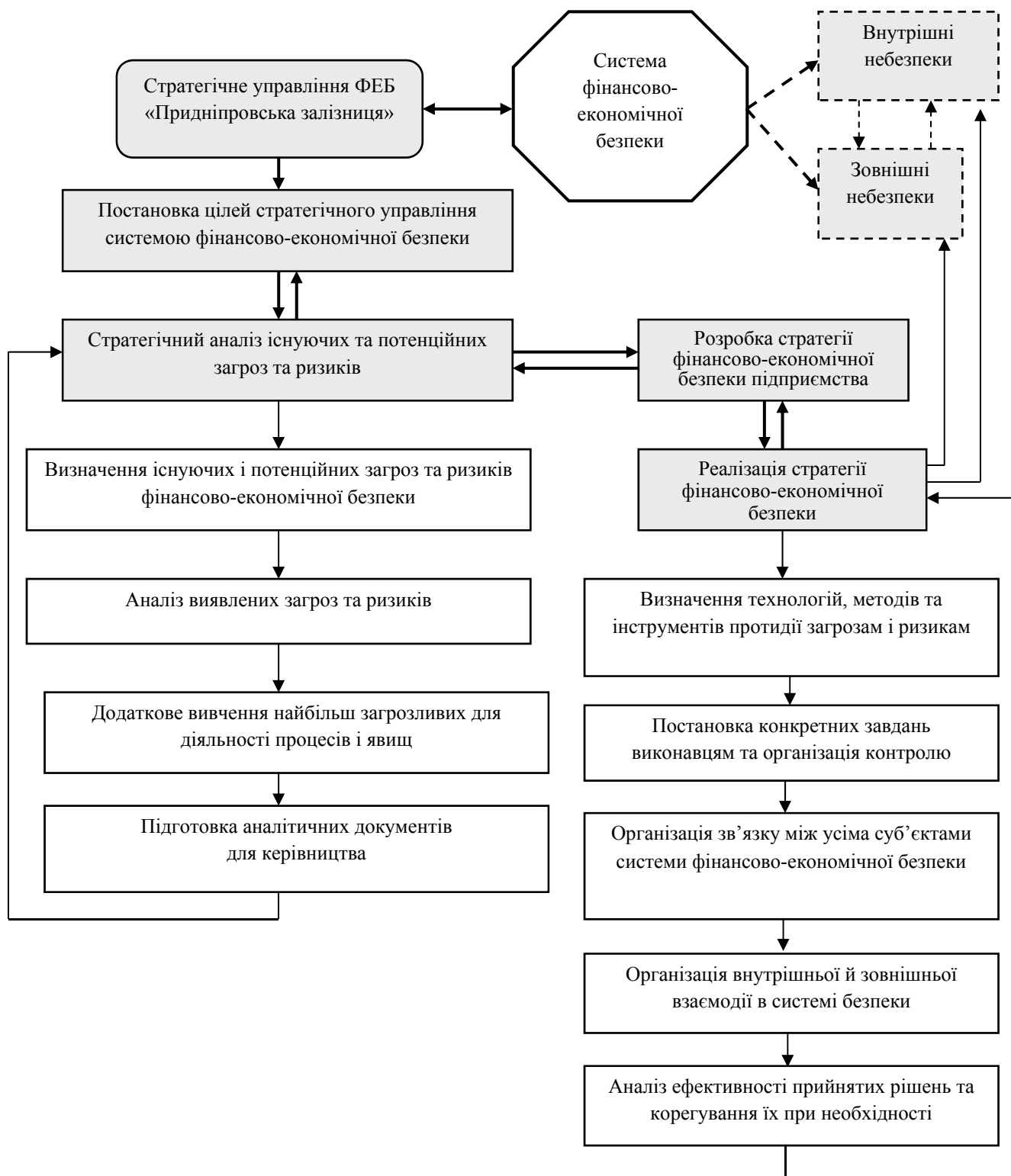


Рис. 5.5. Концепція системи управління фінансово-економічною безпекою підприємства «Придніпровська залізниця».

Процес управління системою фінансово-економічної безпеки підприємством «Придніпровська залізниця» подано на рис. 5.6.

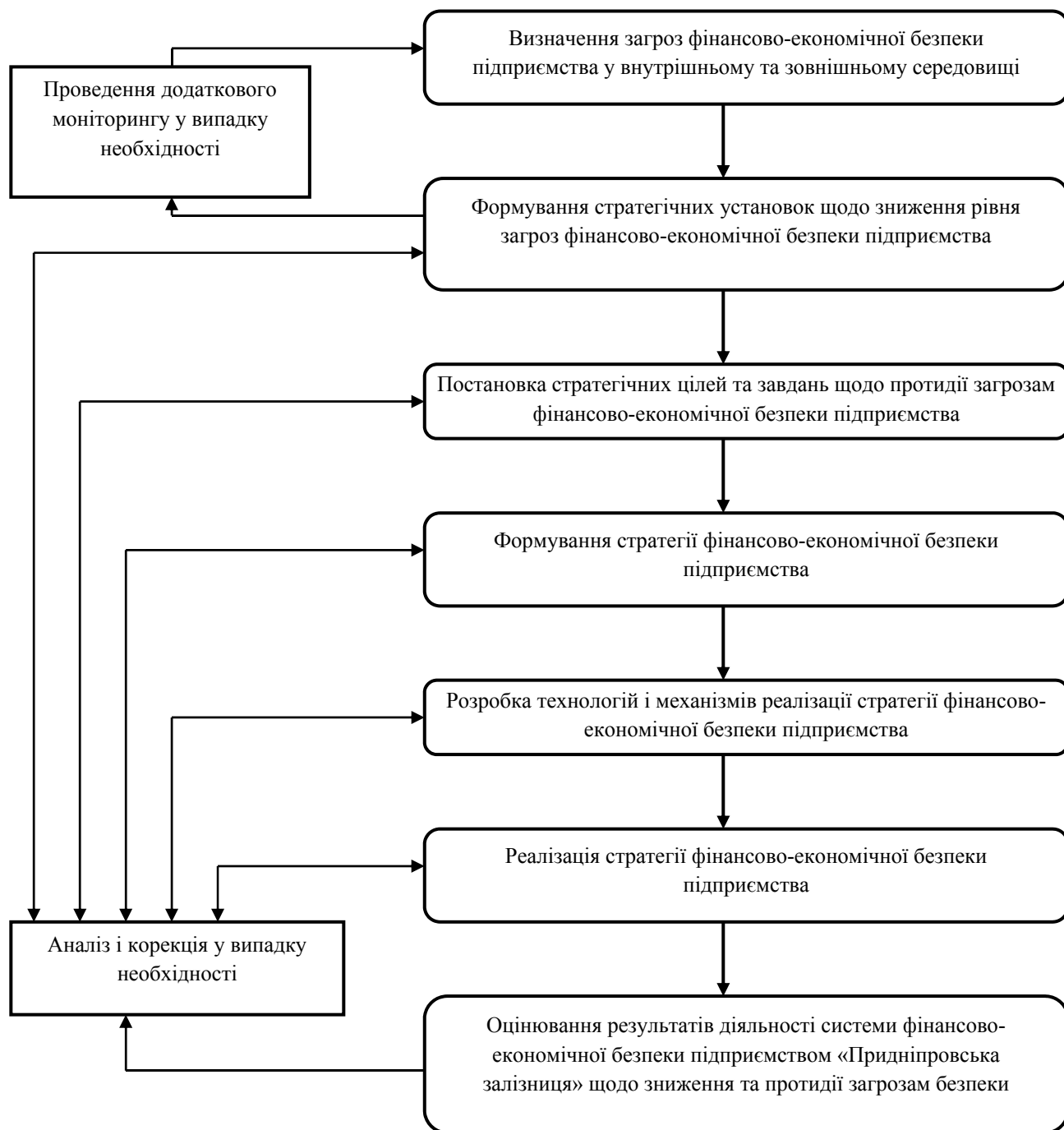


Рис. 5.6. Процес управління системою фінансово-економічної безпеки підприємством «Придніпровська залізниця»

У Концепції формування системи фінансово-економічної безпеки підприємства «Придніпровська залізниця» виокремлено чотири етапи:

1) постановка мети формування системи управління фінансово-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 фінансово-економічної безпеки підприємства;

4) реалізація стратегії фінансово-економічної безпеки.

Усі вони взаємопов'язані і є складовими циклу стратегічного управління системою фінансово-економічної безпеки підприємства «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 фінансово-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 фінансово-економічної безпеки підприємства «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 й використання ресурсів, зростання реальних і потенційних фінансових можливостей. Але узагальнюючу оцінку можна отримати на основі подальшого аналізу фінансового стану підприємства.

У табл. 5.2 наведено показники рентабельності та ефективності фінансової діяльності підприємства «Придніпровська залізниця».

**Показники ефективності фінансової діяльності  
підприємства «Придніпровська залізниця»**

Найменування показників	Роки		
	2011	2012	2013
Фінансовий результат операційної діяльності, тис. грн	906 592	465 100	427 180
Чистий прибуток, тис. грн	83 518	31 928	42 315
Рентабельність операційної діяльності, %	10,89	5,55	5,19
Рентабельність власного капіталу, %	0,6	0,3	0,4
Рентабельність активів, %	5,5	3,1	2,9
Середня вартість обслуговування капіталу, %	36,9	34,8	22,8
Рентабельність основних фондів, %	-0,083	-0,056	-0,022
Рентабельність активної частини основних фондів, %	-0,091	-0,059	-0,023

У вартості підприємства на певний момент уже врахований майбутній чистий прибуток. Тому отримання позитивного чистого прибутку підприємства «Придніпровська залізниця» у 2011–2013 рр. не означає створення додаткової вартості.

Досліджуване підприємство у виробничій діяльності використовує як власний, так і позиковий капітал, рентабельність власного капіталу може бути підвищена за рахунок залучення банківських кредитів. У теорії фінансового менеджменту таке збільшення прибутковості власного капіталу називають ефектом фінансового важеля (левериджу).

Цей ефект виникає з розбіжності між прибутковістю активів і «ціною» позикового капіталу, тобто середньою ставкою банківського відсотка. Іншими словами, підприємство має передбачити таку рентабельність активів, щоб коштів було достатньо на сплату відсотків за кредит та податку на прибуток.

Загальна формула для розрахунку ЕФЛ (ефект фінансового левериджу або важеля) виглядає так:

$$ЕФЛ = (1 - C_{mn}) \cdot (P_a - BC) \cdot \frac{ПК}{БК} \cdot 100, \quad (5.9)$$

де  $C_{nn}$  – ставка податку на прибуток, частки одиниці;  
 $P_a$  – рентабельність активів (майна), %;  
 $BC$  – середня розрахункова ставка відсотка за кредит, %;  
 $ПК$  – позиковий капітал, тис. грн;  
 $BK$  – власний капітал, тис. грн;  
 $(1 - C_{nn})$  – податковий коректор;  
 $ПК / BK$  – коефіцієнт заборгованості;  
 $(P_a - BC)$  – диференціал фінансового важеля, %.

Розрахунок ефекту фінансового левериджу за 2011–2013 рр. наведено в табл. 5.3.

Таблиця 5.3

**Розрахунок ефекту фінансового левериджу  
 підприємства «Придніпровська залізниця» за 2011–2013 рр.**

Показники	Роки		
	2011	2012	2013
Диференціал фінансового левериджу, %	–31,4	–31,7	–19,8
Плече фінансового левериджу	0,24	0,31	0,33
Ефект фінансового левериджу, %	–7,7	–9,8	–6,5

На основі отриманих результатів розрахунку можна зробити висновок, що за наявної результативності діяльності підприємства, обсягів та умов залучення позикових коштів спостерігається негативний приріст рентабельності власного капіталу (у 2013 р. цей показник становив –6,5%), що негативно позначається на стані фінансово-економічної безпеки досліджуваного підприємства.

Інформацію про капітальні інвестиції та джерела їх фінансування наведено в табл. 5.4.

Таблиця 5.4

**Структура капітальних інвестицій та джерел їх фінансування, %**

Назва об'єкта	2011 р.			2012 р.			2013 р.		
	Позикові кошти	Власні кошти	Всього	Позикові кошти	Власні кошти	Всього	Позикові кошти	Власні кошти	Всього
Капітальне будівництво	10,79	4,86	7,84	2,82	19,80	9,44	7,84	19,25	10,51
Придбання (виготовлення) основних засобів	34,07	5,17	19,71	44,70	16,31	34,29	64,01	3,92	49,96
Модернізація, усього	55,06	77,03	65,98	52,48	49,74	50,75	25,68	63,18	34,44
Придбання інших необоротних матеріальних активів	0,08	10,20	5,11	0,00	10,98	4,28	1,65	12,10	4,09
Нематеріальні активи	0,00	2,74	1,36	0,00	3,18	1,24	0,83	1,55	1,00
Усього:	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Як видно з табл. 5.4, придбання основних фондів забезпечується переважно за рахунок позикових коштів (кредитні ресурси, лізинг), модернізація та капітальне будівництво фінансуються переважно за рахунок власних коштів.

Важливим аспектом фінансової стабільності та безпечного фінансового стану підприємства є структура його чистого грошового потоку за видами діяльності.

У табл. 5.5 наведено формування чистого грошового потоку підприємства «Придніпровська залізниця» за 2011–2013 рр.

**Формування чистого грошового потоку підприємства**  
**«Придніпровська залізниця», тис. грн**

Показники	Роки		
	2011	2012	2013
Чистий рух коштів від операційної діяльності	1703 742	1 268 729	1 544 534
Чистий рух коштів від інвестиційної діяльності	-724 120	-749 814	-1 036 332
Чистий рух коштів від фінансової діяльності	-945 046	-598 088	-487 058
Чистий рух грошових коштів за звітний період	34 576	-79 173	21 144

Додатне значення чистого руху грошових коштів від операційної діяльності свідчить про прибуткову основну діяльність. Водночас за фінансовою та інвестиційною діяльностями спостерігається від’ємне значення чистого грошового потоку. Це свідчить про наявні великі капіталовкладення зі значними витратами на обслуговування довгострокових та короткострокових позикових коштів. Це мало б сенс, якби ефект фінансового левериджу мав позитивне значення.

### **5.3. Вдосконалення компетенцій персоналу для підвищення рівня економічної безпеки підприємства**

Прорив на зламі XX і XXI ст. принесли світу й 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 й 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 й 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 й 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 й інтелектуального капіталу [181, s. 2 ]. Управління знаннями складається із чотирьох процесів перетворення знання «тихого» й 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 й 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 й 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 й 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 понадфункціональним механізмом управління підприємством, що спирається на прийняття різноманітних рішень управлінців [228]. Контролінг може бути використаний і як підсистема

управління, яка, з одного боку, забезпечує, а з іншого – допомагає в процесах планування, управління й 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 [216].

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 й активної праці є заохочення персоналу до якісної праці, управління та використання талантами персоналу, управління їх компетенціями.

Складовою закріплення економічної безпеки можна вважати й 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), H. 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 й 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 [206, 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 й 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 й організаційну діяльність:

- визначення необхідних компетенцій на робочих місцях;
- встановлення наявних компетенцій у всіх працівників;
- визначення можливостей, зацікавленості й преференцій управлінців та менеджерів у зв'язку з їх розвитком і проектуванням;
- розробка кар'єрних сходинок;
- виявлення прогалин у компетентностях;
- діяльність, пов'язана з усуненням проблем відсутності компетенцій, методична й психологічна підготовка менеджерських кадрів і працівників до змін та діяльності в майбутньому [209].

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 й 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» [214].

Необхідними умовами, але не завжди достатніми для заохочення, є позитивне ставлення до працівників з боку керівництва й отримання працівниками задоволення від роботи. Тому провідними чинниками в існуючих концепціях сутності заохочення є:

- а) заохочення як тип позиції працівника;
- б) поведінкові заохочення, які виражаються специфікою поведінки;
- с) заохочення, засновані на взаємному обміні знаннями між співробітником і організацією.

На кожному підприємстві залізничного транспорту керівники мають формувати й 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 й 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 й 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 й застосовувати заходи матеріального та морального заохочення. Несвоєчасна, необ'єктивна чи неправильна оцінка праці того або іншого працівника не лише знижує його ділову активність, а й 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, пристрасть до неї, прийняття добровільних зусиль, які виходять за межі формальних обов'язків [174].

У підходах і концепціях управління важливим є врахування проявів самостійних ініціатив у нестандартних ситуаціях. Вони повинні відповідати інтересам організації або власній ролі, професії, праці [186]. Це може бути ідентифіковано з позицією, що приводить до нівелювання межі між роботою й особистим життям працівника. Позиція заохочення викликає в працівника таку поведінку, згідно з якою він готовий до реалізації особистих, організаційних чи професійних цілей діяльності й 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 й цінностями організації, пристрасть професійна (узгодження змісту праці з власними інтересами, особистими якостями та прагненнями), ефективна діяльність на користь організації [173; 174].

Особливим показником заохочення є фізична, емоційна й 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 ефективне використання ресурсів, інтелектуального та кадрового потенціалу [178, 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 й довгострокового розвитку підприємства. Ця система заснована на концепції людських ресурсів, що визнає необхідність капіталовкладень у формування й 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 й нематеріальну.

Очевидно, що підходи різняться між собою, але можна знайти й 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 й 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 й 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 й відображення реальності. В. Автономов зауважує, що віддаючи перевагу тій чи іншій моделі, вчені тим самим роблять вибір між точністю й 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. 5.7).

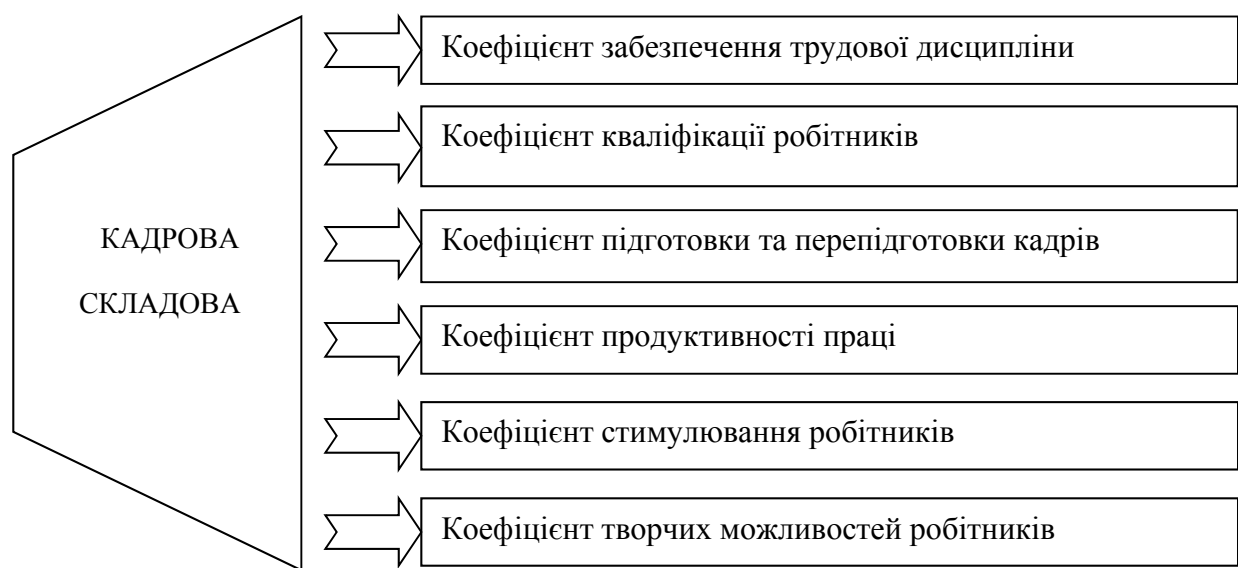


Рис. 5.7. Показники, які характеризують кадрову складову економічної безпеки залізничного транспорту

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 й відданістю фірмі, системи заохочення, відповідальності та мотивації праці) [140, 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 й далека від оптимальної раціональна поведінка, неусунена інституціональна невизначеність, великий вплив ментальності, звичок, правил прийняття рішень тощо [20, с.23]. До середини XX 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 й творчих здібностей. Із цього моменту стимули й 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. Щульц) 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 [140, 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 багатoproфільне 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. 5.6).

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 й у інших структурних підрозділах Придніпровської залізниці.

**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%)

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 2014 р. наведено в табл. 5.7.

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.

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 й 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.

Таблиця 5.7

**Стан перепідготовки працюючих на Придніпровській залізниці (2014 р.)**

Господарство	Усього працівників	Пройшли навчання			
		Усього	В тому числі		
			Підготов-ка	Перепідготовка, у тому числі з інших професій	Підвищення кваліфікації
Апарати управліннь 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>

Отже, рівень розвитку господарської діяльності, упровадження нових інформаційно-комунікаційних технологій зумовлює нові вимоги до рівня кваліфікації персоналу в цілому (здатність генерувати й 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 й 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

Проведений аналіз поглядів українських і зарубіжних дослідників, реального стану економічної безпеки дав підстави охарактеризувати сучасний рівень теорії та визначити практичні завдання щодо трансформації системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Дослідження теоретичних засад економічної безпеки підприємств дали змогу обґрунтувати нові підходи до поняття «економічна безпека», його тлумачення як явища й процесу, місця в сучасній економічній науці, що породжені сучасним станом і характером ризиків у життєдіяльності домогосподарств, підприємств, національних економік та глобального господарства загалом.

З позицій інституціональної економіки сформульована парадигма економічної безпеки як дослідницької програми, ядром якої є імплементація контрактних відносин на взаємодію влади й бізнесу, що забезпечують можливості господарської діяльності для підприємств відповідно до сучасних вимог. Визначено, що оболонкою дослідницької програми є базові інститути економічної влади та господарської діяльності підприємств.

Розкрито зміст концепції економічної безпеки щодо національної економіки й категорій, що її характеризують, які виступають як відносно ізольована макросистема (або підсистема) суспільства і як сукупність ресурсів та результатів діяльності країн. Кожен із цих підходів дає змогу побачити інші сторони її сутності, структуру та функції.

Один з виділених підходів вказує на рівень економічного суверенітету як частини загального національного суверенітету, під яким розуміють право держави на невід'ємний суверенітет над природними ресурсами, незалежний вибір і можливість самостійного вибору найбільш сприятливих економічних зв'язків із зарубіжними країнами та підтримки балансу між розмірами імпортного й вітчизняного виробництва. Національний суверенітет потребує три умови: 1) країна повинна мати свою власну державу; 2) держава повинна

бути спроможною сформулювати свої власні інтереси; 3) держава повинна забезпечити можливість розвитку.

У монографії подано нові підходи до методології та визначення основних напрямів оцінювання економічного стану підприємств залізничного транспорту, для яких характерні погіршення матеріально-технічної бази, різке збільшення витрат на енергоресурси в собівартості транспортної продукції, погіршення фінансових показників діяльності.

Запропоновано шляхи й методи реформування підприємств залізничного транспорту, інтегральні показники та методи оцінювання реального стану їх господарської діяльності. На цій основі досліджено можливості підвищення рівня економічної безпеки підприємств за допомогою використання сучасних інформаційних технологій, що дає змогу підвищити рівень інформаційного забезпечення, зменшити інформаційну невизначеність та приймати ефективні управлінські рішення. Виявлені інституціональні проблеми, що зводяться до занадто високого ступеня державного регулювання, відсутності конкуренції та великої кількості обмежувальних правил для підприємств залізничного транспорту.

В результаті дослідження здійснено пошук ефективних моделей реформування залізниці, що здатні посилити як її власну економічну безпеку, так і національної економіки України загалом, суть якої зводиться до розробки нових інституціональних засад економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що створюються на базі Укрзалізниці.

Оцінка сучасного стану залізниць дала можливість сформулювати й довести гіпотезу про те, що їх безпеку в країнах світу можна визначити як активний пошук фінансово-економічної моделі її функціонування, реформування й управління, технічне та технологічне оновлення основних складових, створення конкурентного ринку транспортних послуг.

Обґрунтовано, що метою реформування підприємств транспортно-дорожнього комплексу є створення комплексної системи, яка б належним чином задовольняла потреби суспільства в перевезеннях пасажирів та

вантажів, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використання економічно обґрунтованих тарифів і таким чином створювала умови для закріплення економічної безпеки та розвитку національного господарства.

Потреби реформування системи залізничного транспорту України сьогодні є об'єктивною необхідністю. Воно є першим кроком на шляху адаптації залізничного транспорту України до стандартів Європейського Союзу. Це сприяє створенню прозорих механізмів надання можливості приватним компаніям вийти на ринок залізничних перевезень. Запропоновано власну модель загроз економічній безпеці залізничного транспорту України.

Обґрунтовано авторську концепцію безпеки підприємства як системи довгострокового управління фінансово-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 й зовнішнього середовища підприємства.

В результаті реформування залізничної сфери України повинна змінитися конфігурація всередині регіональних зв'язків і, як наслідок, підвищитися політичний, економічний і культурний потенціал цілого ряду регіонів, таким чином, зміцнитися економічна стабільність та національна безпека України. Запропоновано систему показників, які можуть бути використані для оцінювання стану системи економічної безпеки. Використання цієї системи показників стану економічної безпеки дасть змогу розширити перелік важливих факторів, що впливають на її стан і дають змогу визначити основні напрями її формування.

На основі оцінювання стану сфери залізничного транспорту України та обґрунтовано вибір пріоритетних напрямів його стратегічного розвитку. Визначено засади організації, методологічні підходи й механізми побудови стратегічних напрямів розвитку залізничної галузі в Україні; особливості

формування стратегічних напрямів розвитку залізничної галузі України, яка на цей час перебуває в стані реформування.

Порівняльний аналіз директивних і нормативних документів у сфері залізничного транспорту дав можливість дослідити теоретико-методологічні підходи до визначення стратегічних напрямів його розвитку.

Використання інституціонального підходу дало можливість розробити альтернативну концепцію інституціонального та фінансового реформування залізничного транспорту України як системи, що передбачає створення дворівневого (державного й приватного) конкурентного ринку вантажних і пасажирських перевезень. Аргументовано положення про розробку комплексної характеристики залізничної галузі України як суб'єкта ринкових і фінансових відносин.

Проаналізувавши досвід країн з реформування й розвитку підприємств залізничного транспорту, з метою підвищення економічної безпеки країни, були виділені моделі, що домінують: європейську («*piónowej separacji/piónowego dostępu*») і латиноамериканську («*piónowej integracji*»).

Суттєва складова наукової новизни та практичної значущості дослідження підтверджується тим, що вирішальну роль у системі економічної безпеки підприємств залізничного транспорту відіграє людський капітал. Тому, з метою створення надійної системи економічної безпеки на підприємстві, важливо забезпечити персоналу та управлінцям умови, для реалізації сукупності їх знань, умінь, компетенцій, надати можливості для підвищення кваліфікації.

Практичне значення дослідження полягає в тому, що надані пропозиції можуть бути застосовані для подальшого розвитку економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абалкин Л. И. Экономическая безопасность России: угрозы и их отражение / Л. И. Абалкин // Вопросы экономики. – 1994. – № 12. – С. 4-13.
2. Автономов В. С. Модель человека в экономической науке / В. С. Автономов. – Санкт-Петербург: Экономическая школа, 1998. – 230 с.
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. 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.
7. Андрушків Б. М. Особливості організації транспортного обслуговування в умовах трансформаційного суспільства / Б. М. Андрушків, О. Б. Погайдак, Н. Б. Кирич, Б. Керничний // Держава та регіони. Сер.: Економіка та підприємництво. – 2013. – № 2. – С. 33–39.
8. 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.
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. 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)

11. 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.

12. Атамас П. Й. Бухгалтерський облік у галузях економіки : Навч. посіб. / П. Й. Атамас. – Київ: Центр учбової літератури, 2010. – 392 с. – (2-ге вид).

13. Афонцев С. А. Дискуссионные проблемы концепции национальной экономической безопасности / С. А. Афонцев // Россия XXI. – 2001. – № 2. – С. 38–67.

14. Барановський О. І. Фінансова безпека: монографія / О. І. Барановський; Ін-т економічного прогнозування. – Київ: Фенікс, 1999. – 338 с.

15. 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.

16. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: монографія / Ю. С. Бараш. – 2-ге вид., переробл. і допов. – Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 264 с.

17. Беккер Г. С. Человеческое поведение: экономический подход / Г. С. Беккер // Избранные труды по экономической теории: пер. с англ. – Москва: ГУ ВШЕ, 2003. – 673 с.

18. Бернштейн П. Против богов: Укрощение риска: пер. с англ. / П. Бернштейн. – Москва: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2000. – 400 с.
19. 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.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=881>.
20. Бурдые П. Социология политики: пер. с франц. / П. Бурдые; сост., общ. ред. и предисл. Н. А. Шматкою. – Москва: Socio-Logos, 1993. – 336 с.
21. 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.
22. Васильців Т. Г. Економічна безпека підприємництва України: стратегія та механізми зміцнення: монографія / Т. Г. Васильців. – Львів: Арал, 2008. – 384 с.
23. Вільямсон О.Е. Економічні інститути капіталізму: Фірми, маркетинг, укладання контрактів / О.Е. Вільямсон. – К.: Вид-во «АртЕк», 2001. – 472 с.
24. Вітлінський В. В. Ризикологія в економіці та підприємстві: монографія / В. В. Вітлінський, Г. І. Великоіваненко. – Київ: КНЕУ, 2004. – 480 с.
25. 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.
26. 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.
27. 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.

28. Головкова Л. С. Сукупний економічний потенціал корпорації: формування та розвиток: монографія / Л. С. Головкова. – Запоріжжя: КПУ, 2009. – 340 с.

29. 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>.

30. 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.

31. Градов А. П. Национальная экономика / А. П. Градов. – Санкт-Петербург: Питер, 2005. – 240 с.

32. Грант Р. Тлумачний словник французької мови [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.movi.com.ua/...slovnik/1100-tlumachniy-..](http://www.movi.com.ua/...slovnik/1100-tlumachniy-..)

33. 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.

34. Гриценко А.А. Наука и искусство институционального строительства /А. Гриценко // Інституційна архітектоніка та механізм економічного розвитку: Матеріали наукового симпозіуму. – Х., 2005. – С. 20-31.

35. Гэлбрейт Д. Экономика невинного обмана: правда нашего времени / Д. Гэлбрейт. – Москва: Европа, 2009. – 88 с.

36. Даффи Д. Человеческий капитал / Д. Даффи.: [электронный ресурс]: режим доступа: <http://www.osp.ru/cio/2000/06/023.htm>.

37. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [cyberleninka.ru/.../klyuchova-rol-tsinoutvorenn](http://cyberleninka.ru/.../klyuchova-rol-tsinoutvorenn).
38. Дикань В. Л. Економічна безпека підприємства: навч. посіб. / В. Л. Дикань, І. В. Воловельська, О. В. Маковоз. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. – 266 с.
39. 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.
40. 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.
41. 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.
42. 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.
43. 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.
44. 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.
45. Економічна безпека в умовах глобалізації світової економіки: [колективна монографія: у 2 т.]. – Дніпропетровськ: ФОП Дроб'язко С.І., 2014. – Т. 2. – 349 с.

46. Економічна безпека держави: сутність та напрями формування: монографія / за ред. Л. С. Шевченко. – Харків: Право, 2009. – 312 с.
47. Економічна безпека України: сутність і напрямки забезпечення / В. Т. Шлемко, І. Ф. Бінько: Монографія. — К.: НІСД, 1997. — 144 с.
48. Економічні аспекти екологічної безпеки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://h.ua/story/5807/#ixzz2i5xU1sAk>.
49. 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.:
50. Єщенко І. С. Сучасна економіка: [навч. посіб.] / І. С. Єщенко, Ю. І. Палкін. – Київ: Вища шк., 2005. – 327 с.
51. 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.
52. За вагон – хоть в огонь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://zadonbass.org/news/all/message\\_61499](http://zadonbass.org/news/all/message_61499).
53. Забродский В. А. Анализ и предубеждение дестабилизации функционирования предприятий / В. А. Забродский, Т. С. Клебанова, В. И. Скурихин. – Киев: Манускрипт, 1994. – 77 с.
54. 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).
55. Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. №273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40.
56. Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51.
57. Закон України про освіту // Закони України. – Київ, 2002. – Т. 1. – С. 191–201.

58. 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.

59. 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.

60. Измайлов О. За вагон – хоть в огонь / О. Измайлов // За Донбас. – 2013. – [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://zadonbass.org/news/accent/message\\_61499](http://zadonbass.org/news/accent/message_61499).

61. Ильяшенко С. Н. Составляющие экономической безопасности предприятия и подходы к их оценке / С. Н. Ильяшенко // Актуальні проблеми економіки. – 2003. – № 3. – С. 12–19.

62. Иноземцев В. Л. Современное постиндустриальное общество: природа, противоречия, перспективы / В. Л. Иноземцев. – Москва: Логос, 2000. – 304 с.

63. Кендюхов А. Мотивация творческого интеллектуального труда: исследование новых подходов / А. Кендюхов // Экономика Украины. – 2005. – № 3. – С. 49–54.

64. 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. – Вип. 613. – С. 236–241.

65. 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.

66. 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-р

67. 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.

68. Концепція економічної безпеки України / Ін-т екон. прогнозування; кер. проекту В. М. Геєць. – Київ: Логос, 1999. – 56 с.

69. Коробчинський О. Л. Методика формування систем економічної безпеки підприємства / О. Л. Коробчинський // Економіка. – 2009. – № 4 (940). – С. 41–45.

70. 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.

71. 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.

72. 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.

73. Международная и национальная экономическая безопасность. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.newinspire.ru/.../1089-mezhdunarodnaya-i-natsionalnaya-ekonomichesk>

74. Менделеев Д. И. Заветные мысли / Д. И. Менделеев. – Санкт-Петербург: Наука, 1903–1904. – 74 с.

75. 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.

76. 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.
77. Міщенко М. І. Проблеми розвитку залізничного транспорту зарубіжних країн / М. І. Міщенко // Вісник ДНУЗТ. – 2009. – № 26. – С. 214–222.
78. Моделювання економічної безпеки: держава, регіон, підприємство: монографія / В. М. Гесць, М. О. Кизим, Т. С. Клебанова та ін. – Харків: ІНЖЕК, 2006. – 240 с.
79. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні: аналіт. доп. – Київ: НІСД, 2013. – 32 с.
80. 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.
81. Мунтіян В. І. Економічна безпека України: монографія / В. І. Мунтіян. – Київ: Вид-во КВІЦ, 1999. – 464 с.
82. 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.
83. Мямлин С. В. Ретроспективный анализ формирования научного потенциала Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика 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.

84. Немировська О. Функціонування корпоративного капіталу в економіці України / О. Немировська // Економіст. – 2014. – № 9 (335). – С. 32–34.
85. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Д. Норт. – М.: Фонд эконом. книги «НАЧАЛА», 1997. – 200 с.
86. Обучение персонала [Електронний ресурс]: Интернет-портал. – Период полураспада компетенций. 2012. – Режим доступа: <http://obucheniepersonala.com/2012/12/period-poluraspada-kompetentsiy/>
87. Одягайло Б.М. Генеза та глобалізаційна адаптивність економічної системи (інституціональний підхід) / Б.М. Одягайло // монографія. – Львів: МагноліяПлюс, 2006. – 376 с.
88. Олейник А.Н. Институциональная экономика: Учебник / А. Н. Олейник. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 416 с.
89. Ольшанский Д. В. Основы политической психологии / Д. В. Ольшанский. – Екатеринбург: Деловая книга, 2001. – 496 с.
90. Офіційний веб-сайт Всесвітнього Економічного Форуму [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.weforum.org/>.
91. 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>.
92. 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).
93. 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).
94. 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).

95. Пастернак-Таранушенко Г. А. Економічна безпека держави. Методологія забезпечення: монографія / Г. А. Пастернак-Таранушенко. – Київ: Київ. економ. ін.-т менеджменту, 2003. – 320 с.

96. Пасхавер Б. Й. Сучасний стан продовольчої безпеки / Б. Й. Пасхавер // Економіка АПК. – 2014. – № 4. – С. 5–12.

97. Петраков Н. Я. Русская рулетка: Экономический эксперимент ценою 150 миллионов жизней / Н. Я. Петраков. – Москва: Экономика, 1998. – С. 287.

98. 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.

99. Податковий кодекс України [Текст]: за станом на 20 вер. 2015 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К.: Парлам. вид-во, 2011.

100. Політика протекціонізму як складова економічної безпеки України / І. Ф. Бінько, Я. Б. Базиліук, С. О. Коваленко; Рада нац. безпеки і оборони України. – К.: НІСД, 1997. – 78 с.

101. 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.

102. 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.

103. 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.

104. 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>.

105. 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>.

106. 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.

107. 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>.

108. 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>.

109. 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>.

110. 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>.

111. 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>.

112. 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>.

113. 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>.

114. Пузирьова П. В. Матриця ключових стратегій в управління фінансовим потенціалом промислових підприємств / П. В. Пузирьова // Актуальні проблеми економіки. – 2010. – № 6. – С. 151–156.

115. Реkun I. I. Євразійський досвід розвитку та реформування залізної дороги / I. I. Реkun // 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.24-27.

116. 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, 2015. – Вип. 8 (1). – С. 88–96.

117. Реkun I. I. Інформація як соціально-політичне явище суспільства / I. I. Реkun // Соціально-економічна трансформація суспільства в умовах глобалізації: матер. Міжнар. наук.-практ. конф., Мелітополь, 6 травня 2005 р. / за заг. ред. В. М. Огаренка. – Мелітополь: МІДМУ Гуманітарного університету «ЗІДМУ», 2005. – С. 141–143.

118. Рекун І. І. Концептуальні підходи к організації подразделений безпеки в системі забезпечення економічної безпеки підприємств / І. І. Рекун // Інновації в освітній середі: матеріали Міжнародної наук.-практ. конф. (Саранск, 8-9 апр. 2015 г.) / [редкол.: Б.Ф. Кевбрин (отв. ред.) і др.] ; Саран. кооп. ін-т РУК. – Саранск : ЮрЕксПрактик, 2015. – 508 с.

119. Рекун І. І. Моделювання складних економічних систем / І. І. Рекун // 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.

120. Рекун І. І. Модель проектування економічної безпеки підприємства / Іван Іванович Рекун. // Publishing House of Rzeszow University of Technology. – 2015. – №22 (2). – С. 203.

121. Рекун І. І. Освітній капітал як один із найважливіших суспільних ресурсів / 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. – С. 250–257.

122. 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.59-65.

123. 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.

124. Рекун І. І. Світові моделі реформування залізничного транспорту в контексті інституціональних основ економічної безпеки / І. І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional

Vector of Economic Development: зб. наук. праць МІДМУ «КПУ». – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2014. – Вип. 7 (2). – С. 88–96.

125. Рекун І. І. Тенденції розвитку освітніх економічних об'єктів / 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. – Запоріжжя: Вид-во КПУ, 2010. – Вип. 3 (2). – С. 226–233.

126. 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.

127. Рекун І. І. Головні ознаки освітнього капіталу в економіці знань / І. І. Рекун // 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.

128. Рекун І. І. Економічна безпека як об'єктивне явище ринкової економіки / І. І. Рекун // Науковий вісник Херсон. держ. універ. – Випуск 12. – Частина 2. – 2015. – С. 108–112.

129. Рекун І. І. Моделі реформування залізничного транспорту в контексті економічної безпеки / 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. 50–62.

130. Рекун І. І. Основні напрями оцінки економічної стійкості ДП «Придніпровська залізниця» / І. І. Рекун // 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. – 130 с.

131. 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.
132. Рекун І. І. Разработка концепции финансово-экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта / І. І. Рекун // Publishing House of Rzeszow University of Technology. – 2015. – №22 (4). – С. 208.
133. Рекун І. І. Система управління освітньо-економічним об'єктом в ринковому середовищі / 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, 2011. – Вип. 4 (1). – С. 227–233.
134. Рекун І. І. Стратегічні напрямки розвитку залізничної галузі України / І. І. Рекун // Соціально-економічні проблеми і держава. – Вип. 2 (13). – 2015.
135. Рекун І. І. Сучасні методи та засоби управління освітнім економічним об'єктом / І. І. Рекун // 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. – 412 с.
136. 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. – <http://www.economy.in.ua/?op=1&z=32134>.
137. Рекун І. І. Формування освітнього капіталу в економіці знань / 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, 2011. – Вип. 5 (1). – С. 64–70.

138. 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>

139. Сегодня.ua [Електронний ресурс]: Интернет-портал. – Скоростные ж/д перевозки в июне стали рекордными для Украины. 2015. – Режим доступу: <http://segodnya.ua/economics/transport/skorostnye-zhd-perevozki-v-iyune-stali-rekordnymi-dlya-ukrainy-629677.html>.

140. Сенчагов В. К. Экономическая безопасность России: Общий курс: учебник / под ред. В. К. Сенчагова. – 2-е изд. – Москва: Дело, 2005. – 896 с.

141. Сичов В.О. Залізнична реформа: веління часу або Європи? / В. Сичов // Незалежний аудитор. – 2013. – № 5. – С. 2–11.

142. Сичов В. О. Вектори реформування залізничної галузі України / В. О. Сичов // Локомотив-інформ. – 2013. – № 5. – С. 25–31.

143. 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.

144. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період. – Київ: НІСД, 2011. – 48 с.

145. 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>.

146. Стратегія національної безпеки України на 2010–2015 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cirs.kiev.ua/cs/en/home/98-2010-2015-.html>.

147. Тарангул Л. Л. Розміщення продуктивних сил: навч. посіб. / Л. Л. Тарангул, І. О. Горленко, Г. І. Євтушенко. – Київ: Академія державної податкової служби України, 2000. – 264 с.

148. Тарасевич В.М. Інституційна еволюція: від про інститутів – до інститутів / В.М. Тарасевич // Економічна теорія. – 2005. – №2. – С. 64-79.
149. Тігова Т.М. Аналіз фінансової звітності.: навч. посібник / Т.М. Тігова, Л.С. Селіверстова, Т.Б. Процюк - К.: Центр навчальної літератури, 2012 - 268с.
150. 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.
151. Ткач А. А. Інституціональна економіка. Нова інституціональна економічна теорія / А. А. Ткач. – Київ: Центр учбової літератури, 2007. – 304 с.
152. 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.
153. 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).
154. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html>.
155. Управління потенціалом підприємства: навч. посіб. / І. З. Должанський, Т. О. Загорна, О. О. Удалих, І. М. Герасименко, В. М. Ращупкіна. – Київ: Центр навчальної літератури, 2006. – 362 с.
156. 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.
157. 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.

158. Франчук В. І. Теоретико-методологічні засади економічної безпеки акціонерних товариств [Електронний ресурс]: монографія / Василь Франчук. – Львів: Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2012. – 40 с.
159. 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.
160. 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.
161. Харченко Л. С. Інформаційна безпека України: глосарій / Л. С. Харченко, В. А. Ліпкан, О. В. Логінов. – Київ: Текст, 2004. – 136 с.
162. 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.
163. Ходжсон Дж. Экономическая теория и институты: Манифест современной институциональной экономической теории / Дж. Ходжсон // Пер. с англ. – М.: Дело, 2003. – 464.
164. Хусаинов Ф. И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте: монография / Ф. И. Хусаинов. – Москва: Наука, 2012. – 192 с.
165. Центр транспортних стратегій [Електронний ресурс]: Інтернет-портал. – В польской колее: как поляки реформируют свои железные дороги. 2012. – Режим доступа: <http://cfts.org.ua/articles/43036?do=print>.
166. Цивільний кодекс України. Від 16 січня 2003 р. № 435-IV. З подальшими змінами // Відомості Верховної Ради (ВВР). - 2003. - № 40-44. - Ст. 356.

167. Шаститко А.Е. Новая институциональная экономическая теория / А.Е. Шаститко – М.: Экон. фак. МГУ, ТЕИС, 2002.
168. 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.
169. Эггертссон Т. Экономическое поведение и институты / Т. Эггертссон / Пер. с англ. – М.: Дело, 2001. – 408 с.
170. Экономическая безопасность России: Общий курс: учебник / под ред. В. К. Сенчагова. – Москва: Дело, 2005. – 806 с.
171. Якубенко В.Д. Базисні інститути в трансформаційній економіці / В.Д. Якубенко // Монографія. – Л. – К.: КНЕУ, 2003. – 252.
172. Armstrong M. Zarządzanie zasobami ludzkimi, Oficyna Ekonomiczna, Kraków 2000, s. 126.
173. Armstrong M., Zarządzanie zasobami ludzkimi – strategia i działanie, Dom Wydawniczy ABC, Kraków 2001.
174. Armstrong, M. Zarządzanie wynagrodzeniami, Wyd. Wolters Kluwer Polska – OFICYNA, Warszawa 2009. s. 123.
175. Arthur B. Competing Technologies, Increasing Returns, and Lock-In by Historical Events II The Economic Journal. 1989. Vol. 99. No 394. P. 116-131.
176. Arthur B. Competing Technologies, Increasing Returns, and Lock-In by Historical Events II The Economic Journal. 1989. Vol. 99. No 394. P. 116-131.
177. Arthur B. Increasing returns and path dependence in the economy. Ann Arbor: University of Michigan Press, 1994.
178. Baldwin, D. A. (1985) Economic Statecraft, Princeton, NJ: Princeton University Press.
179. Banaszczyk T., Król M. Jak lepiej wyzyskać potencjał separacji pionowej w transporcie kolejowym w Polsce? / T.Banaszczyk, M. Król // Internetowy Kwartalnik Intymonopolowy i Regulacyjny. – 2013, nr 4(2). – S. 44-53.

180. Bernstein, P. (1996) *The New Religion of Risk Management* / P. Bernstein // *Harvard Business Review*. V.74.
181. 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, s. 19.
182. Boshoff, C. and Mels, G. *The Impact of Multiple Commitments on Intentions to Resign: An Empirical Assessment*, *British Journal of Management*, 2000,11(September): 255–272.
183. Bossak J. *Współczesna gospodarka światowa. Struktura i tendencje rozwoju*, SGPiS / J. Bossak, T. Kawecka-Wyrzykowska. – Warszawa, 1984.
184. Bossak J.W. *Międzynarodowa zdolność konkurencyjna kraju i przedsiębiorstw. Wyzwania dla Polski na progu XXI wieku*, SGH / J.W. Bossak, W. Bieńkowski. – Warszawa, 2000.
185. Bossak J.W. *Systemy gospodarcze a globalna konkurencja*, SGH / J.W. Bossak. – Warszawa, 2006.
186. Bratnicki M., Cisło P., *Definiowanie, doskonalenie kapitału społecznego firmy*, w: *Stan i perspektywy zarządzania zasobami ludzkimi u progu XXI wieku*, red. L. Zbiegień-Maciąg, Poldex, Kraków-Krynica 2000.
187. Budnikowski A. *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*, PWE / A. Budnikowski. – Warszawa, 2006.
188. Bukowitz, W. R. and Williams, R. L., *The Knowledge Management Fieldbook*. Upper Saddle River, N.J.: Financial Times, Prentice Hall, London 2000.
189. *Sensor.net* [Електронний ресурс]: Інтернет-портал. – Україна 162-я из 178 стран в рейтинге экономических свобод. 2015. – Режим доступа: <http://sensor.net.ua/n321894>.
190. Cesarz Z., *Problemy polityczne współczesnego świata* / Z. Cesarz. – Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, 2000.

191. Czarnecki B., Siemiński W., Kształtowanie bezpiecznej przestrzeni publicznej, Difin, Warszawa 2004.
192. Człowiek w organizacji – słownik podręczny zarządzania / [Borkowski J., Dyrda M., Kanarski L., Rokicki E.]. – Elipsa; Warszawa, 2001.
193. Dickinson, G.M. Insurance: The Merging of Innovation and Tradition, in Pickford, J. (ed.) Mastering Risk, Volume 1: Concepts, London: Pearson, 2001.
194. Gajdus M., Laszczyk A., Kilka uwag na temat konkurencyjności na rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce i treści / M. Gajdus, A. Laszczyk// Internetowy Kwartalnik Intymonopolowy i Regulacyjny. – 2013, nr 4(2). – S.34-43. – [www.ikar.wz.uw.edu.pl](http://www.ikar.wz.uw.edu.pl).
195. Hanley, M., Integrated Risk Management, London: LLP Professional Publishing, 1999/
196. Hirschman, A. O., National Power and the Structure of Foreign Trade, Berkeley: University of California Press, 1980.
197. Hoffer, E., Vanguard Management, Berkley Publishing Group, New York. Human Development Report, 2014. <http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr14-report-en-1.pdf>.
198. Jamming Kao J., The Art and Discipline of Business Creativity, Harper Business, New York 1996.
199. Kahneman, Daniel, and Amos, Tversky (1979). Prospect Theory: an analysis of decision under Risk. *Econometrica* 47, issue 2: 263–291.
200. Kauffman S. At Home in the Universe: The Search for Laws of Self-Organization and Complexity. Oxford: Oxford University Press, 1995.
201. Kauffman S. Investigations. Oxford: Oxford University Press, 2000.
202. Kauffman S. The Origins of Order: Self-Organization and Selection in Evolution. Oxford: Oxford University Press, 1993.
203. Klaila, D. and Hall, L., Using intellectual assets as a success strategy<sup>o</sup>, *Journal of Intellectual Capital*, Vol. 1 No. 1, 2001, pp. 47-53.

204. Кр.ua [Електронний ресурс]: Інтернет-портал. – Реформа "Укрзалізничників": шаг вперед и два назад. 2015. – Режим доступа: <http://kp.ua/economics/499437-reforma-ukrzhalyznytsy-shah-vpered-y-dva-nazad>
205. Kuźniar R., Niebezpieczeństwa nowego paradygmatu bezpieczeństwa, w: Bezpieczeństwo międzynarodowe czasu przemian. Zagrożenia – koncepcje – instytucje, red. R. Kuźniar, Z. Lachowski, Warszawa 2003.
206. Lawler III E.E., Talent. Making people your competitive advantage, San Francisco: Jossey-Bass, A Wiley Imprint, 2008.
207. Meulbroek, L., «Total Strategies of Corporate Risk Control», in Pickford, J. (ed.), Mastering Risk, Volume 1: Concepts, London: Pearson, 2001.
208. Nonaka I., Hirotaka T., The Knowledge-Creating Company: How Japanese Companies Create the Dynamics of Innovation, Oxford University Press, New York 1995.
209. Oleksyn T. Praca i płaca w zarządzaniu, Wyd. Międzynarodowej Szkoły Menedżerów, Warszawa 1997, s. 398.
210. Rees D., 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, 2008, s. 562.
211. Rekun, I. Knowledge Society and Lifelong Learning / I. I. Рекун // Kryzys finansów publicznych – przyczyny, implikacje, perspektywy spójności społeczno-ekonomicznej: Uniwersytet Rzeszowski. zeszyt 31. – 2013. – S. 230–238.
212. Rekun, I. Models for the evaluation of educational achievement / I. Rekun // Nierówności społeczne a wzrost gospodarczy. Modernizacja dla spójności społeczno-ekonomicznej. – Rzeszów: Uniwersytet Rzeszowski, Katedra Teorii Ekonomii i Stosunków Międzynarodowych, 2011. – Zeszyt № 19. – P. 137–144.
213. Rory F. Knight, Deborah J. Pretty (2001) «Real Benefits of Corporate Diversification», in Pickford, J. (ed.) (2001) Mastering Risk, Volume 1: Concepts, London: Pearson.

214. 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, s. 35.
215. Sarvary M., Knowledge management and competition in the consulting industry, „California Management Review» 1999, no. 2, s. 95.
216. Sekuła, Z. Controlling personalny. Istota i przedmiot controllingu personalnego(1), OW OPO, Bydgoszcz 1999, s. 64.
217. Shefrin, Hersh, and Meir Statman (1984). Explaining investor preference for cash dividends. Journal of Financial Economics, 1984, vol. 13, issue 2, pages 253-282.
218. Shefrin, Hersh, Beyond Greed and Fear. Oxford University Press. New York. October 2002, vol. 1, no. 9, pp. i-368 (369).
219. Sienkiewicz P. Metodologia badan bezpieczenstwa narodowego Tom W Warszawa: Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, 2012. – 461s.
220. Skyrme D.J., Knowledge Networking Creating the Collaborative Enterprise, Butterworth Heinemann, Oxford 1999, s. 59.
221. Stachowiak Z. Teoria i praktyka mechanizmu bezpieczenstwa ekonomicznego panstwa: ujecie instytucjonalne / Akademia Obrony Narodowej.- Warszawa: Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, 2012. – 406s.
222. Stankiewicz W. Historia myśli ekonomicznej / Stankiewicz W. – Warszawa: PWE, 2000. – 614 s.
223. Sveiby, K.E., The New Organizational Wealth. Managing and Measuring Knowledge-Based Assets, Berrett-Koehler Publishers, San Francisco, CA. Berrett-Koehler Publishers, 1997.
224. The Railways Problem,|| Transportation and Water Department, World Bank, January 28, 1982, reissued November 29, 1982.
225. Tkach A. Instytucjonalne podejścia do bezpieczenstwa ekonomicznego / Instytucjonal vector of economic development, Collected research papers, Published two times a year, Мелітополь. – 2013. – Issue 6(1), S.8-19.

226. 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.

227. Veblen T. The Theory of the Leisure Class: An Economic Study of Institutions. New York, 11934.

228. Vollmuth, Hilmar J. Controlling: planowanie, kontrola, zarządzanie / Hilmar J Vollmuth; tł. [z niem.] Piotr Kadysz. – Warszawa: Agencja Wydawnicza PLACET, 1993. – 247 s.

229. Współczesne postrzeganie bezpieczeństwa / red. nauk. K. Jałoszyński, B. Wiśniewski, T. Wojtuszek, WSzA w Bielsku-Białej. – Bielsko-Biała, 2007.

230. Zięba R. Instytucjonalizacja bezpieczeństwa europejskiego / R.Zięba // Wyd. Scholar, Warszawa, wyd. 2, 2000.– s. 406.

231. Żukrowska K. Ekonomia jako sfera bezpieczeństwa państwa / K. Raczkowski, K. Żukrowska, M. Żuber. Interdyscyplinarność nauk o bezpieczeństwie, Difin, Warszawa, 2013. – 326 s.

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП</b>	<b>3</b>
<b>РОЗДІЛ 1 ІНСТИТУЦІОНАЛЬНИЙ ДИСКУРС ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ</b>	<b>8</b>
1.1. Сутність та еволюція поняття економічної безпеки	8
1.2. Інституціональна теорія як основа формування нової парадигми системи економічної безпеки	32
1.2.1. Інституційна матриця як інструмент формування економічної безпеки	39
1.2.2. Інститути та інституції економічної безпеки	43
1.3. Дилеми функціонування інституцій економічної безпеки	49
<b>РОЗДІЛ 2 ГЕНЕЗА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ РЕГІОНАЛЬНОЇ ФІЛІЇ «ПРИДНІПРОВСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»</b>	<b>58</b>
2.1. Організаційно-економічна характеристика регіональної філії «Придніпровська залізниця»	58
2.2. Стратегічні напрями безпечного розвитку залізничного транспорту України	106
2.3. Аналіз рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту	128
<b>РОЗДІЛ 3 РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ РЕГІОНАЛЬНОЇ ФІЛІЇ «ПРИДНІПРОВСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ» ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ЯК СКЛАДОВОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ</b>	<b>171</b>
3.1. Світовий досвід реструктуризації залізничного транспорту в контексті економічної безпеки	171
3.2. Реформування підприємств залізничного транспорту в контексті економічної безпеки	189
3.3. Концепції адаптації системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту	208
<b>РОЗДІЛ 4 МОДЕЛЮВАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ</b>	<b>221</b>
4.1. Економіко-інформаційна модель економічної безпеки підприємства	221
4.2. Проектна модель економічної безпеки підприємства	229
4.3. Модель економічної поведінки підприємств залізничного транспорту	233
<b>РОЗДІЛ 5 ВДОСКОНАЛЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ</b>	<b>258</b>
5.1. Розробка економіко-інформаційної системи економічної безпеки підприємства	258
5.2. Розробка концепції фінансово-економічної безпеки Регіональної філії «Придніпровська залізниця»	280
5.3. Вдосконалення компетенцій персоналу для підвищення рівня економічної безпеки підприємства	301
<b>ВИСНОВКИ</b>	<b>318</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b>	<b>322</b>

## АНОТАЦІЯ

*У монографії узагальнено теоретичні засади економічної безпеки підприємств залізничного транспорту в умовах реформування. Досліджено інституціональний дискурс перетворень в економіці, їх вплив на підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.*

*З позицій інституціональної економіки сформульовано парадигму економічної безпеки як дослідницької програми, оболонкою якої є базові інститути економічної влади й господарської діяльності підприємств.*

*Досліджені теоретичні засади економічної безпеки підприємств дали змогу обґрунтувати нові підходи до поняття «економічна безпека», його тлумачення як явища й процесу, місця в сучасній економічній науці, що породжене сучасним станом і характером ризиків в економічній життєдіяльності підприємств.*

*Розкрито нові підходи до методології та визначення основних напрямів оцінювання економічного стану підприємств залізничного транспорту, для якого характерні погіршення матеріально-технічної бази, різке збільшення витрат на енергоресурси в собівартості транспортної продукції, погіршення фінансових показників діяльності.*

*Запропоновано шляхи й методи реформування підприємств залізничного транспорту, інтегральні показники та методи оцінювання реального стану їх господарської діяльності, а також моделі ефективного застосування сучасних інформаційних засобів, що здатні посилити як власну економічну безпеку підприємства, так і національної економіки України в цілому, суть якої зводиться до застосування нових засобів моніторингу та діагностики економічної безпеки підприємств, що створюються на базі застосування сучасних інформаційних технологій.*

*Здійснено пошук моделі ефективного реформування залізниці, спроможної посилити як її власну економічну безпеку, так і національної економіки України загалом, суть якої зводиться до розробки нових*

*інституціональних засад економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що створюються на базі єдиного існуючого ПАТ «Українська залізниця».*

*Доведено, що посилення конкуренції, різноманітність 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 фінансово-економічної безпеки кожного підприємства як одну з необхідних умов її досягнення.*

*Обґрунтовано авторську концепцію фінансово-економічної безпеки підприємства як системи довгострокового управління фінансово-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 й зовнішнього середовища підприємства. Показано, що в результаті реформування залізничної сфери України може змінитися конфігурація всередині регіональних зв'язків і, як наслідок, підвищитися політичний, економічний та культурний потенціал цілого ряду регіонів, таким чином, зміцнитися економічна стабільність і національна безпека України.*

*Визначено особливості формування стратегічних напрямів розвитку залізничної галузі України, яка на цей час перебуває в стані реформування. Здійснено порівняльний аналіз директивних і нормативних документів у сфері залізничного транспорту. Досліджено теоретико-методологічні підходи до визначення стратегічних напрямів розвитку економічних систем. Розроблено альтернативну концепцію інституціонального й фінансового реформування залізничної галузі України як комплексу, що передбачає створення дворівневого (державного та приватного) конкурентного ринку вантажних і пасажирських перевезень. Аргументовано положення про*

*розробку комплексної характеристики залізничної галузі України як суб'єкта ринкових і фінансових відносин.*

*Проаналізовано досвід країн з реформування й розвитку підприємств залізничного транспорту з метою підвищення економічної безпеки країни. Розглянуто моделі, що домінують: європейську («*piłnowej separacji/piłnowego dostępu*») і латиноамериканську («*piłnowej integracji*»).*

## АННОТАЦИЯ

*В монографии обобщены теоретические основы экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта в условиях реформирования. Исследован институциональный дискурс преобразований в экономике, его влияние на повышение уровня экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта.*

*С позиций институциональной экономики сформулированы парадигмы экономической безопасности как исследовательской программы, оболочкой которой является базовые институты экономической власти и хозяйственной деятельности предприятий.*

*Исследованные теоретические основы экономической безопасности предприятий позволили обосновать новые подходы к понятию «экономическая безопасность», его толкование как явления и процесса, места в современной экономической науке, порожденное современным состоянием и характером рисков в экономической жизнедеятельности предприятий.*

*Раскрыты новые подходы к методологии и определению основных направлений оценки экономического состояния предприятий железнодорожного транспорта, для которого характерны ухудшение материально-технической базы, резкое увеличение расходов на энергоресурсы в себестоимости транспортной продукции, ухудшение финансовых показателей деятельности.*

*Предложены пути и методы реформирования предприятий железнодорожного транспорта, интегральные показатели и методы оценки реального состояния их хозяйственной деятельности, а также модели эффективного применения современных информационных технологий, которые способны усилить как собственную экономическую безопасность предприятия, так и национальной экономики Украины в целом, суть которой сводится к применению новых средств мониторинга и*

*диагностики экономической безопасности предприятий, создаваемых на базе применения современных информационных технологий.*

*Осуществлен поиск модели эффективного реформирования железной дороги, способной усилить уровень её экономической безопасности за счет разработки новых институциональных основ экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта, создаваемые на базе единого ПАО «Украинская железная дорога».*

*Доказано, что усиление конкуренции, разнообразие экономических и предпринимательских внутренних и внешних рисков, неопределенность условий деятельности, характерные для современной экономики Украины, объективно выделяют из отношений совместной экономической безопасности страны проблему финансово-экономической безопасности каждого предприятия как одну из необходимых условий ее достижения.*

*Обоснованно авторскую концепцию финансово-экономической безопасности предприятия как системы долгосрочного управления финансово-экономической безопасностью с учетом существующих и потенциальных угроз и рисков, определением оперативных и будущих целей деятельности системы экономической безопасности, формированием стратегии и гибкости планов в соответствии с изменением внутренней и внешней среды предприятия. Показано, что в результате реформирования железнодорожной сферы Украины может измениться конфигурация внутри региональных связей и, как следствие, повыситься политический, экономический и культурный потенциал целого ряда регионов, таким образом, укрепиться экономическая стабильность и национальная безопасность Украины.*

*Определены особенности формирования стратегических направлений развития железнодорожной отрасли Украины, которая в настоящее время находится в состоянии реформирования. Осуществлен сравнительный анализ директивных и нормативных документов в области железнодорожного транспорта. Исследованы теоретико-*

*методологические подходы к определению стратегических направлений развития экономических систем. Разработана альтернативная концепция институционального и финансового реформирования железнодорожной отрасли Украины как комплекса, предусматривающая создание двухуровневого (государственного и частного) конкурентного рынка грузовых и пассажирских перевозок. Аргументировано положение о разработке комплексной характеристики железнодорожной отрасли Украины как субъекта рыночных и финансовых отношений.*

*Проанализирован опыт стран по реформированию и развитию предприятий железнодорожного транспорта с целью повышения экономической безопасности страны. Рассмотрены доминирующие модели: европейская («pionowej separacji / pionowego dostępu») и латиноамериканская («pionowej integracji»).*

## SUMMARY

### ***Rekun Ivan. Transformation of Economic Security System of Ukrainian Railway Sector Companies***

*Theoretical background of economic security of Ukrainian railway sector companies under reform is summarized in the monograph. Institutional discourse of transformations in economy and their impact on level increasing of economic security of Ukrainian railway sector companies are investigated there.*

*Economic security paradigm in the context of research program, and being coated with base institutions of economic power and economic operations of the companies, is defined from the standpoint of institutional economics.*

*Researched theoretical background of economic security of the companies enabled substantiate re-examination of the concept “economic security”, its interpretation as of occurrence and process, its position in the present-day Economics, and that is generated by current conditions and nature of risks in economic activities of the companies.*

*It is revealed insights into new approaches to methodology and assessment guidelines determination of the economic status of railway sector companies, which is characterized by physical infrastructure worsening, surging in expenditures connected with energy sources in transport production cost, deteriorating of financials.*

*Ways and procedures of railway sector companies reforming, integrated indexes and assessment methods of their economic current state operations, as well as models of efficient application of modern informational resources capable of enhance either own company economic security, and entire national economy, and the content of which is application of new monitoring and diagnostic tools of economic security of companies, being created on the basis of the use of modern IT technologies, are recommended in the monograph.*

*It is accomplished searching of efficient reforming model of the railway sector capable of enhance either its own company economic security, and entire national economy of Ukraine, and the content of which is working out of new institutional fundamentals of economic security of railway sector companies, being created on the basis of the only existent Ukrzaliznytsia PJSC.*

*It has been proved that increase of competition, diversity of economic and business internal and external risks, uncertainty of environment, which are the characteristics of modern economy of Ukraine, point out without bias the problem of financial and economic security of each company as one of the necessary requirements of its achievement out of relations of common economic security of the country.*

*It is substantiated by author the idea of financial and economic security of a company in the context of the system of long-term control of financial and economic security, taking into account existing and potential threats and risks, determination of operational and future missions of economic security system, creation of strategy and plan flexibility in accordance with internal and external environment changes of a company. It is demonstrated that in consequence of Ukrainian railway sector reforming the configuration inside of regional connections can change, and, thus, political, economic, and cultural potential of a variety of regions will go up and economic stability and national security of Ukraine will enhance.*

*Peculiarities of creating strategic growth priorities of Ukrainian railway sector, being under reform, are determined in the monograph. Comparative analysis of coordinative and regulatory documents regarding to railway sector is accomplished. Theoretical and methodological approaches to determining of strategic growth priorities of economic systems are researched. An alternative concept of institutional and financial reforming of the railway sector of Ukraine as of complex, involving creation of two-level (public and private) competitive market for freight and passenger traffic, is developed. Regulation on complex*

*characteristics development of Ukrainian railway sector in the context of the party of market and financial relations is set forth forcefully.*

*The best reforming and development practices of the railway sector of other countries for the purpose of country economic security enhance are analyzed in the monograph. The dominating models, European (“pionowej separacji/pionowego dostępu”) and Latin American (“pionowej integracji”), are examined.*

Наукове видання

**Рекус Іван Іванович**

**ТРАНСФОРМАЦІЯ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ  
ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**Монографія**

Редактор: А.О. Бесараб

Технічний редактор:

Коректор:

Підписано до друку 14.12.2015

Формат 60x84/16. Папір типограф. Гарнітура Times.

Друк офсетний. Умов. друк. Арк. 14,64. Обл.-вид. арк. 14,06

Тираж 300 прим. Вид. № 000. Замов № 0000. Ціна договірна

72312, Запорізька обл., м. Мелітополь, вул. Свердлова, 55/7.

Видавництво: ООО «Колор–принт»

Свідоцтво Державного комітету телебачення і радіомовлення України про внесення  
суб'єкта видавничої справи

до Державного реєстру видавців і виробників видавничої продукції

Серія ДК № 3782 від 12.05.2010 г.