

Головкова Л.С

доктор економічних наук, професор

Рекун І.І.

кандидат економічних наук, доцент

*Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В.Лазаряна*

**РОЗВИТОК СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВО-
ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ЗАЛІЗНИЧНОЇ КОРПОРАЦІЇ В
УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ**

Головна внутрішня проблема розвитку підприємств, корпорацій в Україні та їх низький рівень безпеки полягає в інституційній невідповідності сучасним вимогам глобалізації, відсутністю дієвої системи економічної безпеки та гострому дефіциті фінансових ресурсів на тлі кредитно-фінансової, політичної, економічної кризи в країні, а також тотальної корупції й невідповідності державного регулювання процесам євроінтеграції. Наслідки рецесійних, корупційних процесів, низький рівень фінансово-економічної безпеки призвели до глибокого економічного падіння окремих підприємств й особливо державних корпорацій (наприклад, НАК «Нафтогаз Україна», ДП «Антонов», УДППЗ «Укрпошта», ПАТ ДАК «Автодор», ПАТ «Укрзалізниця» та ін.). Також має місце значне зниження обсягів виробництва в промисловості, невідповідність продукції міжнародним стандартам; інституційна невідповідність об'єктів промисловості та низька конкурентоспроможність товарів, висока енергомісткість та собівартість продукції. Недосконалість нормативно-законодавчого поля також є однією з головних проблем взаємодії промислових корпорацій зі світовим ринком [3].

Не можна не погодитися з висновками про те, що процеси приватизації та корпоратизації не призвели до відокремлення бізнесу (олігархічного капіталу) від влади. Держава практично залежить від олігархічно-монопольних кланів, які впливають на формування влади та владних структур та постійно ініціюють

процеси перерозподілу найбільш привабливих об'єктів, територій. Виходячи з цього, має місце високий рівень корупції, перехрещення інтересів представників владних та бізнесових структур та нагальні проблеми з економічної безпеки бізнесу, регіонів та країни в цілому [1,2].

Слід зазначити, що за допомогою різних корупційних схем з 1991 було приватизовано ряд життєво важливих для України підприємств. Так використовувалися комплекси перед-приватизаційних маневрів, таких як: штучне формування великої кредиторської заборгованості, припинення за допомогою судових рішень приватизації, здійснення процедури банкрутства після приватизації. Робилися спроби вилучити державну власність за допомогою маніпуляцій між підприємствами різних форм власності; «розмивання» державного пакета акцій з метою автоматичного скорочення частки держави в статутному фонді підприємства, при цьому такі дії прикривалися рішеннями судової влади. Також слід відзначити активізацію рейдерських атак в країні в 2012-2013 рр. [3].

Таким чином, вказані проблеми потребують подальших інституціональних, структурних, правових, та інших реформ, а саме перебудови і реструктуризації сформованих у процесі приватизації та корпоратизації підприємств, знищення корупції, впровадження демократичних принципів та законів, формування якісно нової системи управління фінансово-економічною безпекою корпоративних структур в умовах глобалізації [1,2].

Питання розвитку системи управління фінансово-економічної безпеки залізничного транспорту в Україні виходять на перше місце у зв'язку з існуванням старих проблем (технічне старіння, монополізм, неефективне управління) і потребами реформування галузі під тиском нових – ринкових факторів (конкуренції з боку інших видів транспорту, низька власна конкурентоздатність, низька ефективність), що зовсім по іншому визначають мету і зміст економічної безпеки. Головна суть її нового змісту зводиться до розробки нових інституціональних засад системи управління економічною

безпекою залізничної корпорації, що створюються на базі єдиного існуючого державного підприємства «Укрзалізниця» [5].

Метою реформування підприємств транспортно-дорожнього комплексу України є створення комплексної системи, яка б не лише належним чином задовольняла потреби суспільства у перевезеннях пасажирів та вантажів, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а й забезпечила ефективну реалізацію транзитного потенціалу України.

Таким чином, в умовах глобалізацій процесів та посилення негативних викликів зовнішнього та внутрішнього середовищ актуалізуються питання необхідності формування і обґрунтування оновленої системи та концепції управління фінансово-економічною безпекою та розробка методики оцінки рівня економічної безпеки залізничної корпорації та їх реалізація [4].

Основними складовими вартісно-орієнтованого управління виступають наступні процеси розвитку концепції вартісно-орієнтованого управління: процес створення вартості; управління та організаційних змін заради вартості (система управління, якість менеджменту, організаційна структура, корпоративна культура, комунікаційні зв'язки, лідерство тощо); оцінювання вартості (обов'язково з урахуванням ймовірної динаміки змін зовнішнього та внутрішнього середовищ корпорації). Концептуальна схема складових вартісно-орієнтованої системи управління корпорацією в контексті забезпечення її фінансово-економічної безпеки, представлена на рис. 1.

Рівень управління		Суб'єкти управління	Процеси управління	Фінансові інструменти	Об'єкти управління	Очікувані результати управління
Корпоративне управління	Стратегічний	Власники Менеджмент вищої ланки Стейкхолдери (акціонери)	Розробка/ Затвердження Реалізація Стратегічний контроль	Фінансові активи Фінансові зобов'язання Інструменти власного капіталу Похідні фінансові інструменти	Структура капіталу Структура власності Рівень фінансово-економічної безпеки	Вартість підприємства
	Стратегія фінансово-економічної безпеки					

Рис. 1 Концептуальна схема складових вартісно-орієнтованої системи управління корпорації в контексті фінансово-економічної безпеки

Концепція фінансово-економічної безпеки підприємства ПАТ «Укрзалізниця» – це система стратегічного та оперативного управління фінансово-економічною безпекою з врахуванням існуючих й потенційних небезпек, загроз та ризиків, визначенням оперативних і стратегічних цілей діяльності системи економічної безпеки, формування стратегії та гнучкості планів відповідно мінливості внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства.

Концепція формування системи фінансово-економічної безпеки підприємства «Придніпровська залізниця» – складається з 4 етапів:

- *1 етап* – постановка мети формування системи стратегічного управління фінансово-економічною безпекою;
- *2 етап* – стратегічний аналіз загроз і ризиків для діяльності стратегічних зон господарювання (СЗГ), які існують в поточний час та прогнозування появи нових в перспективі;
- *3 етап* – розробка стратегії економічної безпеки підприємства та СЗГ;
- *4 етап* – реалізація стратегії економічної безпеки.

Всі ці етапи взаємопов'язані і є складовими циклу стратегічного управління системою фінансово-економічної безпеки підприємства ПАТ «Укрзалізниця».

Концепція системи управління фінансово-економічної безпеки залізничної корпорації «Укрзалізниця» представлена на рис. 2.

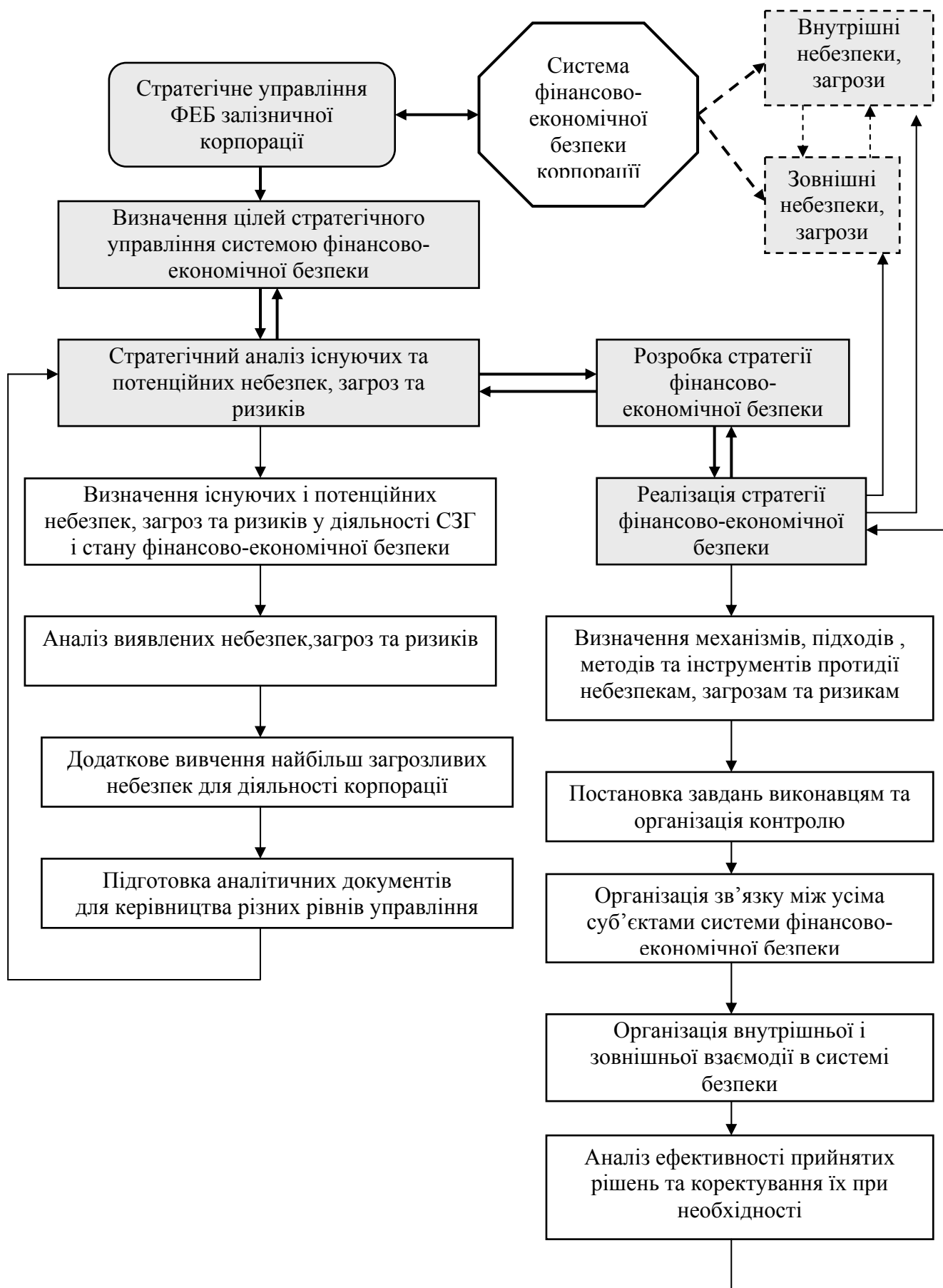


Рис. 2. Концепція системи управління фінансово-економічною безпекою залізничної корпорації «Укрзалізниця»

Процес управління системою фінансово-економічної безпеки ПАТ «Укрзалізниця» представлений на рис. 3.

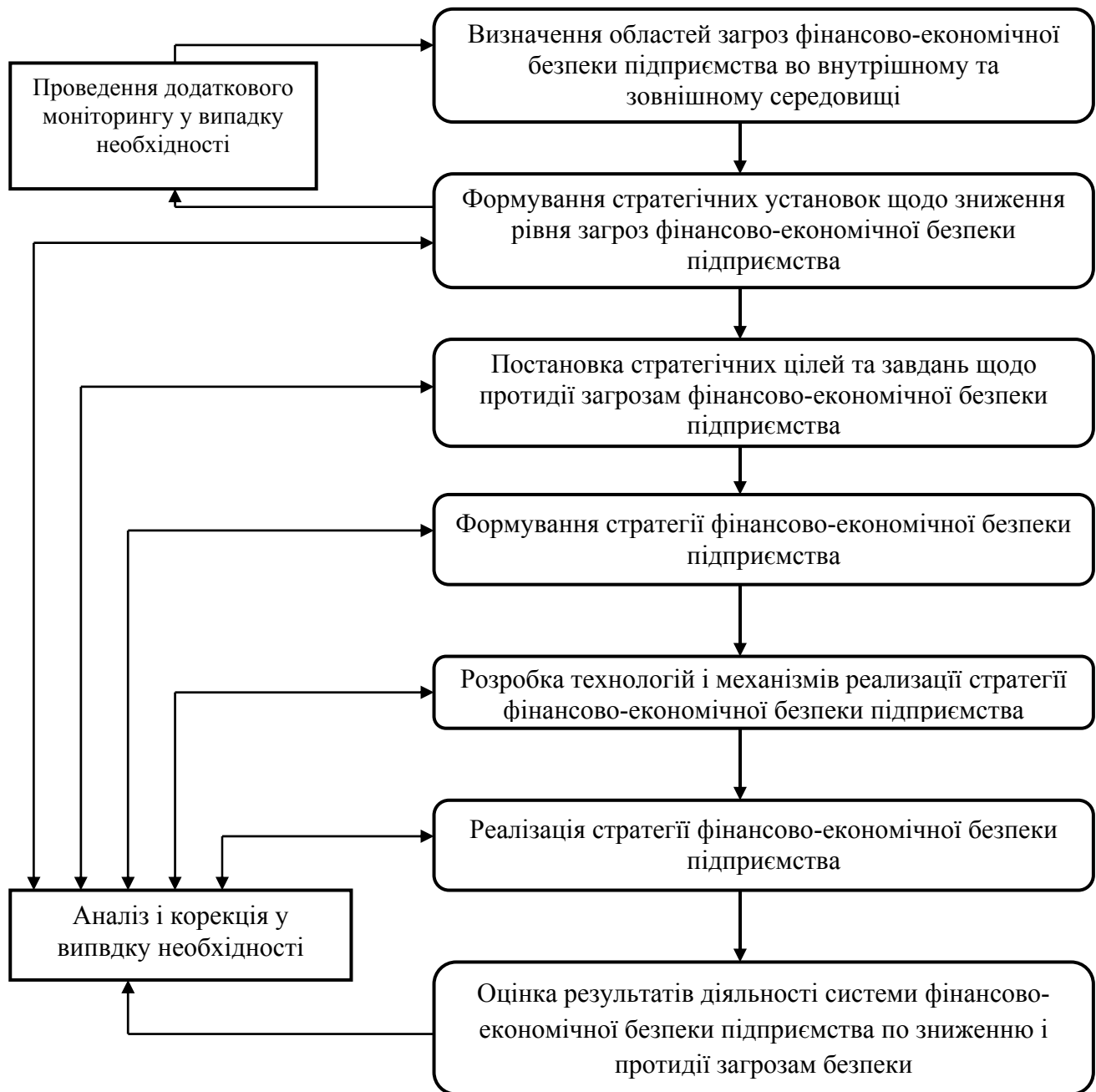


Рис. 2. Процес управління системою фінансово-економічної безпеки ПАТ «Укрзалізниця»

Для інтегрального оцінювання рівня економічної безпеки можна рекомендувати методику, що 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 (наприклад, фінансову складову можна охарактеризувати системою показників фінансової стійкості; інформаційну – показниками ефективності інвестицій в інформаційні технології тощо).

2. Визначення системи цільових показників, сформованої на попередньому етапі, на поточний період, а також визначення темпів їхньої зміни.

3. Визначення системи ризиків, якими переобтяжено діяльність підприємства, їх перегруповання за складовими та оцінка ймовірності їх реалізації (формування спектра можливих загроз за кожною складовою).

4. Визначення порівняльних індексів за кожним показником у розрізі складових економічної безпеки підприємства.

5. Визначення рівня економічної безпеки для кожної складової, як добуток темпів зміни показника (не менше ніж за три роки), коефіцієнта вагомості кожного показника в системі оцінки кожної складової, що визначається керівництвом (аналітиком) на основі стратегічних цільових орієнтирів та загальної ймовірності реалізації ризиків даної складової.

6. Визначення загального показника економічної безпеки даного підприємства, як суми оцінки фінансової складової, техніко-технологічної складової, інтелектуальної та кадрової складової, інформаційної складової, екологічної складової, політико-правової складової, силової складової економічної безпеки.

На підставі цих розрахунків аналізують чутливість загального показника реалізації найімовірніших загроз та визначають коефіцієнти еластичності за кожною складовою. Потім формують систему організації економічної безпеки підприємства з урахуванням складових, що мають найбільший вплив.

Рівень економічної безпеки підприємства пропонується оцінювати на підставі визначення сукупного критерію через зважування й підсумовування окремих функціональних критеріїв, які обчислюються порівнянням можливої

величини шкоди підприємству та ефективності заходів щодо запобігання цій шкоді. Сукупний критерій економічної безпеки будь-якого суб'єкта господарювання ($k_{\text{себ}}$) можна розрахувати, користуючись формулою:

$$k_{\text{себ}} = \sum_{i=1}^n k_i d_i$$

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.

З досвіду понад 50 підприємств України, частка значущості функціональних складових економічної безпеки становить: у промисловості, сільському господарстві та торгівлі найбільша значущість 0,3, а найменша — 0,05.

Рівень економічної безпеки оцінюється порівнюванням розрахункових значень $k_{\text{себ}}$ із реальними величинами цього показника по підприємству (організації), що аналізується, а також (коли це можливо) за аналогічними суб'єктами господарювання відповідних галузей економіки.

Після розрахунку впливу функціональних складових на зміну $k_{\text{себ}}$ здійснюється функціональний аналіз заходів з 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 неусунених та очікуваних негативних впливів на рівень економічної безпеки і тих, що можуть з'явитися в майбутньому.

6. Опрацювання рекомендацій щодо усунення існуючих негативних впливів на економічну безпеку і 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.

Оцінка ефективності діяльності відповідних структурних підрозділів підприємства (організації) з використанням даних про витрати на запобігання можливим негативним впливам на економічну безпеку та про розміри відверненої і заподіяної шкоди дає об'єктивну (підкріплену економічними розрахунками) панораму результативності діяльності всіх структурних підрозділів (відділів, цехів) з цього питання. Конкретна оцінка ефективності роботи структурних підрозділів того чи того суб'єкта господарювання щодо економічної безпеки здійснюється з використанням таких показників: витрати на здійснення заходу; розмір відверненої шкоди; розмір заподіяної шкоди; ефективність здійсненого заходу (як різниця відверненої та заподіяної шкоди, поділеної на витрати на здійснення заходу).

Для більшої наочності та зручності користування зазначені показники доцільно подавати у формі нескладної таблиці.

Узагальнюючи проведені дослідження принципів та підходів до формування сукупності показників та визначення їх граничних значень, ми вважаємо, що при оцінці фінансової безпеки підприємства необхідно дотримуватись таких основних принципів: параметри оцінки повинні бути адекватними сутності процесу, що аналізується; принцип комплексності, що ґрунтується на врахуванні комплексу факторів впливу на формування та зміцнення фінансової безпеки; принцип системності, що ґрунтується на систематизації факторів та виділенням з їх загальної кількості найбільш

суттєвих; принцип послідовності, що проявляється в етапності оцінки фінансової безпеки; принцип відповідності, який полягає в забезпеченні взаємозв'язку між критерієм та системою показників оцінки фінансової безпеки; принцип плановості, який полягає в тому, що кожне підприємство повинно враховувати і планувати показники, що характеризують фінансової безпеки, з метою досягнення його поточних і стратегічних цілей; принцип зацікавленості, який полягає в стимулюванні до покращення ефективності використання факторів виробництва з метою пошуку і забезпечення резервів економічного і соціального розвитку підприємства.

До ключових показників, що характеризують фінансову складову економічної безпеки ПАТ «Укрзалізниця» відноситься система показників, яка наведена у табл. 1.

Таблиця 1

Ключові показники, що характеризують фінансову складову економічної безпеки ПАТ «Укрзалізниця»

Показник	Розрахунок
1	2
1. Управління	
1. Частка керуючих у чисельності працівників підприємства	$K_{y/f} = \frac{\text{Чисельність керуючих}}{\text{Середньосписочна кількість працівників}}$
2. Кількість підрозділів підприємства	N
3. Плинність кадрів	$T_k = \frac{\text{Кількість звільнених}}{\text{Середньосписочна кількість працівників}} \cdot 100\%$
4. Прибутковість персоналу	$R_{\text{персонал}} = \frac{\text{Чистий прибуток}}{\text{Середньосписочна чисельність виробничого персоналу}} \cdot 100\%$
2. Економіка	
1. Прибутковість перевізної діяльності транспортного підприємства	$R_{\text{п}} = \frac{\text{Фінансовий результат перевезення вантажів/пасажирів}}{\text{Обсяг перевезення вантажів/пасажирів}} \cdot 100\%$
2. Прибутковість інвестицій у фірму	$R_i = \frac{\text{Прибуток після сплати податків}}{\text{Інвестиції}} \cdot 100\%$
3. Прибутковість активів	$R_a = \frac{\text{Прибуток після сплати податків та дивіденді на привілейовані акції}}{[\text{Усього активів}] - [\text{Нематеріальні активи}]} \cdot 100\%$

1	2
4. Прибутковість власного капіталу	$R_{ск} = \frac{\text{Чистий прибуток}}{\text{Середньорічна вартість власного капіталу}}$
3. Фінанси	
1. Коефіцієнт автономії	$K_{авт} = \frac{\text{Власний капітал}}{\text{Активи}}$
2. Коефіцієнт поточної ліквідності	$K_{поточ.лікв.} = \frac{\text{Грошові кошти та їх еквіваленти}}{\text{Поточні зобов'язання}}$
3. Коефіцієнт співвідношення позикових та власних коштів	$K_{де/ке} = \frac{\text{Позикові кошти}}{\text{Власний капітал}}$
4. Коефіцієнт маневреності грошових коштів	$K_{маневр.} = \frac{\text{Грошові кошти}}{\text{Власний капітал}}$
4. Виробнича діяльність	
1. Фондовіддача	$\Phi_{від} = \frac{\text{Обсяг перевезених вантажів/пасажирів}}{\text{Середньорічна вартість основних виробничих фондів}}$
2. Коефіцієнт зносу основних засобів	$K_{зн.} = \frac{\text{Сума зносу основних виробничих засобів}}{\text{Балансова вартість основних виробничих засобів}}$
3. Індекс обсягів перевезень	$I_{об} = \frac{\text{Обсяг перевезених вантажів/пасажирів у звітному періоді}}{\text{Обсяг перевезених вантажів/пасажирів у попередньому періоді}}$
4. Якість перевезень	<i>М- ступінь відповідності наданих послуг по перевезенню вантажів і пасажирів національним і міжнародним стандартам</i>
5. Ділова активність	
1. Коефіцієнт сталого економічного зростання	$K_{сез} = \frac{\text{Чистий прибуток} - \text{Сплачені дивіденди}}{\text{Середньорічна вартість власного капіталу}}$
2. Індекс тарифів на перевезення вантажів/пасажирів	$I_{тар} = \frac{\text{Середня ставка тарифу на перевезення в попередньому періоді}}{\text{Середня ставка тарифу на перевезення в поточному періоді}}$
3. Обіговість активів	$K_{об} = \frac{\text{Чиста виручка}}{\text{Середньорічна вартість активів}}$
4. Обіговість власного капіталу	$K_{обк} = \frac{\text{Чиста виручка}}{\text{Середньорічна вартість власного капіталу}}$

Для прийняття будь-якого управлінського рішення, в т.ч. і щодо управління фінансовою безпекою підприємства, визначальне значення мають методичні засади здійснення оцінки рівня, впливу факторів та прогнозу зміни

безпеки у відповідності до визначених принципів, дотримання яких повинно забезпечити формування оперативної, гнучкої та комплексної системи моніторингу фінансової безпеки ПАТ «Укрзалізниця».

Таким чином, питання щодо подальшого розвитку корпоративних процесів, щодо визначення особливостей формування та розвитку системи економічної безпеки корпоративних структур в умовах глобалізації – це насамперед одна з інституціональних проблем, поставлених сьогодні на перший план реаліями економічного життя.

Література

1. Ткач А.А. Інституціональна інфраструктура корпоративного управління // Ткач А.А. Інституціональні основи ринкової інфраструктури: монографія / НАН України. Об'єднаний фн-т економіки. – К., 2005. – С. 212–225.
2. Ткач А.А. Інституціоналізація управління в корпоративній моделі економіки // ZESZYTY NAUKOWE Politechnika Rzeszowskiej 260. Zarzadzanie I marketing. Zeszyt 16. nr 3/2009. – S. 234–242.
3. Головкова Л.С. Сукупний економічний потенціал корпорації: формування та розвиток: монографія / Л.С. Головкова. – Запоріжжя: КПУ 2009. – 339 с.
4. Рекун І.І. Моделі реформування залізничного транспорту в контексті економічної безпеки // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development : збірник наукових праць МІДМУ „КПУ”. – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2014. – Вип.7(1). – С. 50-62.
5. Рекун І.І. Проблема економічної безпеки в сучасних макро- та мікроконцепціях // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту, 2014, № 1 (49). – С. 59-67.