

**Муренко Т.О.,**

кандидат економічних наук,  
доцент кафедри бухгалтерського обліку та аудиту  
Одеського національного економічного університету

**Максімова В.Ф.**

доктор економічних наук, професор,  
завідувач кафедри бухгалтерського обліку та аудиту  
Одеського національного економічного університету

## **ВИЗНАЧЕННЯ ОЦІНОЧНИХ ПОКАЗНИКІВ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ У СКЛАДІ МЕРЕЖЕВИХ ОБ'ЄДНАНЬ**

Стаття присвячена питанням забезпечення економічної безпеки та її складових на транспорті. Розглянуто сучасні підходи до оцінки економічної безпеки залізничних підприємств, зовнішні та внутрішні загрози. Запропонований перелік оціночних показників економічної безпеки залізничних підприємств при їх входженні до складу мережеских об'єднань.

**Ключові слова:** економічна безпека, залізничний транспорт, зовнішні та внутрішні загрози, оціночні показники, мережескі об'єднання.

## **Муренко Т.О., Максимова В.Ф. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОЦЕНОЧНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В СОСТАВЕ СЕТЕВЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ**

Статья посвящена вопросам обеспечения экономической безопасности и ее составляющих на транспорте. Рассмотрены современные подходы к оценке экономической безопасности железнодорожных предприятий, внешние и внутренние угрозы. Предложен перечень оценок показателей

экономической безопасности железнодорожных предприятий при их вхождении в состав сетевых объединений.

**Ключевые слова:** экономическая безопасность, железнодорожный транспорт, внешние и внутренние угрозы, оценочные показатели, сетевые объединения.

**Murenko T.O., Maksimova V.F. DETERMINATION OF PERFORMANCE INDICATOR OF ECONOMIC SECURITY OF RAILWAY COMPANIES IN THE COMPOSITION OF NETWORK CONNECTIONS**

The article focuses on issues of economic security and its components in rail transport. A modern approaches to the economic security of the transport industry and external and internal threats are discussed in the article. A list of performance indicators economic safety of railway companies with their entry into the network of connections.

**Keywords:** economic security, railway transport, external and internal threats, performance indicator, network connection.

**Постановка проблеми.** Сьогодні, у неспокійній політичній та економічній ситуації в Україні, питання безпеки постають першочергово. Забезпечення національної безпеки України неможливе без реалізації окремих її складових, і в першу чергу транспортної, яка сприяє економічній стабільності та незалежності держави, ефективному використанню її транзитного потенціалу, зростанню конкурентних позицій на міжнародному ринку транспортних послуг. Збої в роботі підприємств різних видів транспорту можуть призвести до транспортного колапсу, паралізувавши тим самим діяльність економічної системи країни.

Залізниця є одним із головних секторів економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Так, наприклад, в минулому 2013 році обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом склав 58,3% в загальному обсягу вантажних перевезень і, відповідно, 6,4% в загальному обсязі пасажирських

перевезень в Україні [1]. Крім того, вона є важливою складовою частиною Європейської і світової транспортних систем [2, с.62].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В зв'язку з цим питання забезпечення економічної безпеки та її складових на транспорті стали предметом дослідження багатьох вітчизняних і зарубіжних вчених, зокрема В. Г. Алькеми, Т.В. Блудової, А.М. Новікової, М. Л. Шелухіна та ін. В розрізі різних видів транспорту питання економічної безпеки досліджували на авіаційному транспорті – О. М. Бондаренко, С. А. Демінський, І. О. Козлюк, А. М. Штангрет; автомобільному – Н. В. Дулеба, В. Г. Шинкаренко; залізничному – Г. Д. Ейтутіс, З. П. Межох, І. Л. Плетникова; водному – В. Г. Коба, С. Б. Маляр, В. І. Чекаловець та ін.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Принципово нового значення дослідження проблематики забезпечення економічної безпеки набувають в умовах розвитку процесів мережизації на транспорті. Необхідність розвитку мережеских моделей взаємодії підтверджується в прийнятих стратегічних державних програмах розвитку різних видів транспорту.

Так, в Транспортній стратегії України для забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг запропоновано укрупнення автомобільних перевізників шляхом розбудови мережі комплексних автотранспортних підприємств; утворення суб'єкта господарювання, до складу якого увійдуть залізниці, підприємства, установи та організації залізничного транспорту, що забезпечать його діяльність як єдиного виробничо-технологічного комплексу; формування мережі логістичних об'єднань [3].

Серед основних напрямків Стратегії залізничного транспорту на період до 2020 року стосовно розвитку взаємодії суб'єктів господарювання даної галузі можна виділити утворення державного господарського об'єднання на базі Укрзалізниці, залізниць та інших підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування; прискорення темпів

інтеграції залізничного транспорту до європейської та світової транспортної системи; створення системи логістики та мережі логістичних об'єднань [4].

**Постановка завдання.** Відсутність системи оціночних показників рівня економічної безпеки підприємств транспорту при їх взаємодії в складі тих чи інших мережевих об'єднань обумовлює необхідність досліджень в даному напрямку.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Основним орієнтиром діяльності підприємств різних видів транспорту є повне і своєчасне задоволення зростаючих потреб економіки і населення в якісних транспортних послугах, тобто впровадження практики переходу від орієнтації на пропозицію до орієнтації на попит.

Підвищення економічної чутливості до потреб вантажовласників, вантажоотримувачів та пасажирів з боку підприємств транспорту в умовах розвитку інтеграційних процесів, інформаційно-комунікаційних технологій не можливе без об'єднання їх зусиль та координації діяльності в напрямку прискореного розвитку процесів мережизації на транспорті.

Питання забезпечення безпеки на транспорті регулюються низкою законодавчих актів, а саме: Повітряним Кодексом України, Законами України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про морські порти» тощо.

На наш погляд, економічна безпека будь-якого підприємства – це стан його захищеності від негативного впливу внутрішніх та зовнішніх загроз, дестабілізуючих факторів, при якому забезпечується стійка реалізація цілей підприємства [5, с.3].

До зовнішніх загроз, які виникають при мережевій взаємодії, можна віднести політичну нестабільність в Україні; інформаційні та комерційні конфлікти із країнами-партнерами; невиконання умов угод у сфері транспортного співробітництва; недосконалість законодавчого регулювання питань взаємодії залізничних підприємств; екологічну складову взаємодії залізничних підприємств з навколишнім середовищем тощо.

Основними внутрішніми загрозами є: відсутність дієвих механізмів координації та взаємодії підприємств транспорту; зіткнення комерційних інтересів партнерів; непередбачені зміни умов співпраці підприємств-партнерів; неузгодженість дій, помилки та прорахунки при встановленні норм, нормативів, показників сумісної діяльності, розробці положень, інструкцій, розпоряджень; відтік конфіденційної інформації.

Як зовнішні, так і внутрішні загрози, які виникають при мережевій взаємодії підприємств залізничного транспорту здійснюють суттєвий вплив на стійкість мережеских новоутворень на транспорті. Система існуючих та потенційних загроз постійно змінюється, також змінюється їх значимість для безпеки залізничних підприємств.

Розглянемо, як приклад, зовнішні загрози Укрзалізниці. Статистика свідчить, що при розділі майна Міншляхів СРСР (в момент його розпаду) до України відійшло близько 233 тис. вагонів (18,5%); з них 180 тис. напіввагонів. Станом на 01.01.2012 р. їх кількість скоротилась до 59 тис. (в 3 рази). У середньому в 2011 році 25% напіввагонів і до 60% критих українського вагонного парку знаходились в країнах СНД як інвентарного парку згідно з укладеними міждержавними угодами в 1993–94 рр.

Свої напіввагони залізничні адміністрації сусідніх країн вже давно перевели в статус приватного парку і тому їх в Україні важко завантажувати без їх згоди, а український інвентарний парк дефіцитних напіввагонів за кордоном використовується дуже інтенсивно. Укрзалізниця через це неповністю забезпечувала відправку пред'явлених вантажів, а це вже загроза економічній безпеці підприємств, а також і залізницям. Якщо, наприклад, доходність критого вагона всередині України складає 500 грн. за добу, то за його використання в країнах СНД Укрзалізниця отримує в середньому лише 150 грн. за добу.

Як спосіб запобігання таким економічним загрозам у 2014 році став факт переведення українського рухомого складу з інвентарного парку в статус орендованих вагонів. Аналіз свідчить, що при загальному збільшенні кількості

вагонів на залізницях країн СНД інвентарний парк зменшується, тобто рухомий склад переходить у приватну власність.

В результаті перепису на залізницях країн співдружності встановлено зменшення в 2012 р. інвентарного парку вантажних вагонів на 126, 8 тис. одиниць і збільшення парку приватних вагонів проти перепису 2011 р. на 210,5 тис. одиниць [6, с.16].

В загальному вигляді у кожного підприємства повинна бути своя програма забезпечення його економічної безпеки. Типові вимоги до програми забезпечення економічної безпеки, на наш погляд, такі: система безпеки підприємства не може бути шаблонною; вона повинна бути самостійною, відособленою від аналогічних систем інших виробничих одиниць та комплексною.

Аналіз проблем економічної безпеки, пов'язаних з діяльністю конкретного залізничного підприємства, необхідно здійснювати у взаємозв'язку з функціонуванням, тобто можливостями підприємства виконувати ті або інші свої функції [7, с.43].

Щодо оцінки економічної безпеки підприємства, науковці виділяють різні підходи, зокрема, індикаторний, ресурсно-функціональний, програмно-цільовий, а також цілу низку інших.

Ресурсно-функціональна концепція передбачає комплексний підхід до тлумачення економічної безпеки підприємства, розглядаючи її як результат взаємодії усіх господарських механізмів підприємства. У зв'язку з цим, необхідно враховувати зміст окремих функціональних складових економічної безпеки: політико-правової, ринкової, інтелектуально-кадрової, фінансової, техніко-технологічної, інформаційної, силової та екологічної.

Ресурсно-функціональний підхід – економічна безпека визначається на основі функціональних критеріїв, що відображають ефективність використання корпоративних ресурсів за окремими функціональними сферами підприємства для запобігання негативному впливу загроз. Програмно-цільовий підхід – оцінювання економічної безпеки базується на інтеграції сукупності показників

у розрізі кількох ієрархічних рівнів (використовуються кластерний, багатовимірний аналіз тощо).

Сьогодні ресурсно-функціональний підхід є найбільш визнаним та широковживаним. До позитивних сторін цього підходу можна віднести: доступність даних, простота визначення, легкість розрахунку окремих складових, чітку градацію станів економічної безпеки, всеосяжність та комплексний характер; можливість визначення стану функціональних складових економічної безпеки підприємства та чинників впливу на них, що дозволяє розробити заходи забезпечення максимального рівня функціональних складових економічної безпеки підприємства.

Проте, незважаючи на це, він не позбавлений певних недоліків. На думку багатьох фахівців, ресурсно-функціональний підхід до оцінки рівня економічної безпеки підприємства є дуже приблизним, він не має конкретного кількісного вираження (прямує до максимуму). Спроба охопити всі функціональні напрямки діяльності підприємства призводить до нівелювання поняття «економічної безпеки» і до ототожнення його з оцінкою ефективності використання ресурсів.

Окрім цього, рівень економічної безпеки підприємства при використанні ресурсно-функціонального підходу оцінюється за допомогою сукупного критерію економічної безпеки, який розраховується на основі думок кваліфікованих експертів. Самі ж розробники цього методу визнають, що при розрахунку сукупного критерію неможливо уникнути суб'єктивності поглядів експертів, які проводять оцінку рівня економічної безпеки підприємства.

Суб'єктивізм ресурсно-функціонального підходу виявляється як в оцінці збитків при визначенні часткових функціональних критеріїв, так і в процесі розподілу питомої ваги функціональних складових при розрахунку сукупного критерію економічної безпеки підприємства.

При взаємодії підприємств залізничного транспорту в складі мережевих об'єднань, оцінку, на наш погляд, треба проводити по кожному підприємству-

партнеру окремо, а потім співставляти з результатами їх діяльності до і після входження до складу мережевих об'єднань.

Аналіз загального рівня економічної безпеки залізничної галузі України можна здійснювати на основі порівняння отриманого в результаті розрахунку значення сукупного критерію економічної безпеки залізничних підприємств з отриманими раніше значеннями цього критерію для аналізованих підприємств, а також, по можливості, з розрахованими значеннями цього критерію для аналогічних підприємств залізничної галузі.

Крім того, необхідно порівняти поточні і минулі оцінки окремих функціональних критеріїв економічної безпеки залізничних підприємств і виявити наслідки впливу зміни стану функціональних складових економічної безпеки підприємств на зміну значення сукупного критерію економічної безпеки підприємств.

На підставі багатьох досліджень науковців можна виявити таку орієнтовну структуру основних функціональних складових економічної безпеки залізничних підприємств при їх входженні до складу певних мережевих об'єднань і оціночні показники їх економічної безпеки (табл.1).

Таблиця 1

Структура функціональних складових економічної безпеки залізничних підприємств в складі мережевих об'єднань

Функціональні складові економічної безпеки	Характеристики функціональних складових економічної безпеки	Оціночні показники економічної безпеки залізничних підприємств
Техніко-технологічна складова	Характеризує ступінь відповідності застосовуваних на підприємстві технологій кращим світовим аналогам за умови оптимізації витрат ресурсів	<ul style="list-style-type: none"><li>- інтенсивності руху;</li><li>- технічної готовності;</li><li>- вантажопідйомності транспортних засобів;</li><li>- використання парку транспортних засобів;</li><li>- нерівномірності пасажиропотоку;</li><li>- фізичного зносу транспортних засобів;</li><li>- аварійності транспортних засобів;</li><li>- технічного ризику</li></ul>



Продовження табл. 1

Фінансова складова	Характеризує стан найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів, який виражається в максимізації прибутку та підвищенні рентабельності бізнесу	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ліквідності,</li> <li>- платоспроможності,</li> <li>- прибутковості,</li> <li>- рентабельності,</li> <li>- ділової активності,</li> <li>- ринкової віддачі активів залізничних підприємств</li> </ul>
Інтелектуальна і кадрова складові	Характеризує збереження та розвиток інтелектуального потенціалу підприємства через ефективне управління персоналом (підвищення ефективності роботи співробітників підприємства, планування та управління персоналом)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- плинності;</li> <li>- стабільності;</li> <li>- фізичного старіння;</li> <li>- освітнього рівня;</li> <li>- відповідності кваліфікації працівників рівню складності виконуваних робіт;</li> <li>- заборгованості із заробітної плати;</li> <li>- зайнятого в розробці нових транспортних технологій і послуг персоналу</li> </ul>
Політико-правова складова	Характеризує правове забезпечення діяльності підприємства, виконання всіх вимог діючого законодавства	<ul style="list-style-type: none"> <li>- питома вага судових справ у загальній кількості договорів підприємства;</li> <li>- питома вага виграних процесів;</li> <li>- кількість співробітників підприємства на одного працівника юридичної служби</li> </ul>
Інформаційна складова	Характеризує ефективне інформаційно-аналітичне забезпечення господарської діяльності підприємства, що передбачає всебічний аналіз і обробку інформації	<ul style="list-style-type: none"> <li>- інформаційної озброєності;</li> <li>- захищеності;</li> <li>- повноти;</li> <li>- точності інформації залізничних підприємств</li> </ul>
Екологічна складова	Характеризує дотримання діючих екологічних норм, мінімізацію втрат від забруднення навколишнього середовища	<ul style="list-style-type: none"> <li>- забруднення навколишнього середовища пересувними транспортними засобами;</li> <li>- впливу технічного стану транспортних засобів на питоми викиди шкідливих речовин</li> </ul>
Ринкова складова	Характеризує ступінь відповідності внутрішніх можливостей розвитку підприємства можливостям, які формуються в ринковому середовищі	<ul style="list-style-type: none"> <li>- співвідношення попиту на залізничні послуги до їх пропозиції;</li> <li>- співставлення ціни та якості залізничних послуг;</li> <li>- співвідношення нових споживачів залізничних послуг до постійних;</li> <li>- частка підприємства на ринку залізничних послуг</li> </ul>

При визначенні загального рівня економічної безпеки підприємства необхідно оцінити вплив кожної складової, спрогнозувати можливі втрати, а також розрахувати індикатори економічної безпеки.

**Висновки і перспективи подальших розробок.** Проведені дослідження підтвердили, що сьогодні питання економічної безпеки українських залізничних підприємств знаходяться на стадії розробок, немає чіткого підходу до аналізу стану та чітких правил побудови системи економічної безпеки.

Вивчення сучасних підходів до оцінювання рівня економічної безпеки підприємства дозволило виявити, що формуванню теоретичних засад економічної безпеки властиві різні трактування основних понять, неоднозначність і різноманітність тверджень.

На нашу думку, найбільш оптимальним є ресурсно-функціональний підхід, який найбільш пристосований до залізничних особливостей. Запропонована оцінка функціональних складових економічної безпеки є основою для розроблення комплексу заходів, спрямованих на виявлення максимально повного переліку внутрішніх та зовнішніх загроз, оцінки ймовірності їх настання та наслідків реалізації, визначення вузьких місць на основі порівняльного аналізу, як окремих залізничних підприємств, так і їх мережевих об'єднань, та побудови на їх основі моделі ефективного функціонування та стабільного розвитку підприємств залізничного транспорту.

#### **Бібліографічний список:**

1. Вантажні та пасажирські перевезення (2013 р.) [Електронний ресурс]: офіц. веб-сайт Держкомстату України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. Муренко Т. О. Організація контролю фінансової звітності (на прикладі підприємств залізничного транспорту України): дис. канд. екон. наук: 08.00.09 / Т. О. Муренко. – Одеса, 2012. – 210 с.
3. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]: Кабінет Міністрів України; Розпорядження, Стратегія від

20.10.2010 №2174-р. – Режим доступу:

<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>

4. Стратегія розвитку залізничного транспорту України на період до 2020 року [Електронний ресурс]: Кабінет Міністрів України; Розпорядження, Стратегія від 20.10.2010 №2174-р. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>
5. Муренко Т. О. Діагностика загроз економічній безпеці підприємства / Т. О. Муренко // Економіка і фінанси. - 2014. – Вип. 1. – С. 3-6.
6. Гурнак В., Ананченко В. Важливість економічної безпеки підприємств галузей транспорту і зв'язку / В. Гурнак , В. Ананченко // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». - 2012. – Вип. 21-22. – Ч. 1. – С. 13-32.
7. Капырин А.А. Концептуальные основы экономической безопасности и пути их реализации на предприятиях транспорта: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05/ А.А. Капырин, Гос. ун-т упр-я. – М.: 2008. – 163 с.