

УДК 334.716:656.2

JEL classification: L92, M13

Муренко Т.О., к.е.н., доцент,

Одеський національний економічний університет

м.Одеса

ДІАГНОСТИКА РІВНЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

***Анотація.** Для підприємств залізничного транспорту оцінка економічної безпеки є вельми важливою, їх активно задіяний потенціал є вагомим чинником антикризового розвитку, гарантом економічного зростання і підтримки економічної незалежності та безпеки країни в цілому. В статті визначено, що для кожної галузі повинен бути розрахований свій інтегральний показник, який би враховував ще й ступінь конкурентоспроможності – як одного з напрямків безпечної роботи підприємства на ринку аналогічних послуг. Розглянуті найбільш істотні ризики та важелі управління ними, без усунення яких неможливе ефективне функціонування підприємств залізничного транспорту.*

***Ключові слова:** економічна безпека, діагностика, показники-індикатори, ризики, підприємства залізничного транспорту.*

***Аннотация.** Для предприятий железнодорожного транспорта оценка экономической безопасности является весьма важной, их активно задействованный потенциал - весомый фактор антикризисного развития, гарант экономического роста и поддержания экономической независимости и безопасности страны в целом. В статье определено, что для каждой отрасли должен рассчитываться свой интегральный показатель, который бы учитывал еще и степень конкурентоспособности - как одного из направлений безопасной работы предприятия на рынке аналогичных услуг. Рассмотрены наиболее существенные риски и рычаги управления ими, без устранения*

которых невозможно эффективное функционирование предприятий железнодорожного транспорта.

Ключові слова: економічна безпека, діагностика, показники-індикатори, ризики, підприємства залізничного транспорту.

Annotation. Evaluation of economic security is very important for the railway companies, their active untapped potential - a weighty factor of crisis development, the guarantor of economic growth and maintain economic independence and security of the country as a whole. The article stipulates that for each sector should be calculated its integral indicator that takes into account also the degree of competitiveness - as one of the areas of safe operation of the enterprise in the market for similar services. Considered the most significant risks and controls them, without which it is impossible to eliminate the effective functioning of railway transport.

Keywords: economic security, diagnostics, indicators, risks, railway companies.

Постановка проблеми. Розвиток підприємницької діяльності тісно пов'язаний з наявністю високого рівня економічної безпеки підприємств, оскільки лише в таких умовах можливе ефективне планування діяльності, результативне управління та контроль за здійсненням усіх, як внутрішніх, так і зовнішніх, господарських процесів, а також побудова результативних відносин з іншими суб'єктами економічної системи.

Основне значення системи економічної безпеки підприємства полягає в тому, що вона повинна мати попереджувальний характер, а основними критеріями оцінки її надійності та ефективності є: забезпечення стабільної роботи підприємства, збереження та помноження фінансів та матеріальних цінностей, попередження кризових ситуацій [1, с.179].

Сьогоденні кризові умови розвитку економіки, зростання кількості збиткових підприємств, високий рівень банкрутства, інші несприятливі фактори спонукають до пошуку шляхів підвищення ефективності діяльності підприємств, економічної захищеності та забезпечення їх стабільного функціонування. Одним з таких напрямів є забезпечення економічної безпеки підприємств.

Відновлення економіки України під час економічної кризи, активізація зовнішньої торгівлі внаслідок поступового відкриття європейських товарних ринків, а також загальносвітова тенденція до підвищення мобільності населення вимагають стабільної та ефективної роботи залізничного транспорту. В Україні він забезпечує 83 % загального обсягу вантажообороту та 38 % пасажирообороту, а споживачі очікують від залізниці європейської якості послуг, надійності, швидкості та безпечності перевезень. Проте залізнична галузь в останні декілька років демонструє негативну динаміку розвитку [2].

В результаті анексії Криму, проведення АТО на частині території Донецької та Луганської областей і збільшення ризику незбереження вантажів, обсяг перевезених вантажів у 2014 році скоротився на 12,2% порівняно з 2013 роком, сталося падіння вантажообігу на 11,8% та падіння обсягів вантажних перевезень на 21,8%. Щодо пасажиропотоку: скорочення пасажирообігу в 2014 році на 24,1% порівняно з 2013 роком (максимальне в травні і червні на 38,4%, 37,8% відповідно) [3].

В кінці січня 2015 року тарифи на вантажні перевезення були підняті на 30% для всіх категорій вантажів (крім вугілля – підвищення з лютого 2015 року на 10% та з квітня 2015 року на 18,2%). У березні 2015 року тарифи на пасажирські перевезення на довгі відстані підняті на 21%. За 1 півріччя 2014 року Укрзалізниця зазнала збитків на 8,2 млрд. грн., з яких 7,2 млрд. грн. спричинені в основному неопераційними збитками від переоцінки боргових зобов'язань деномінованих у доларах і євро [3].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням питань економічної безпеки як держави, так і підприємств займаються такі вітчизняні й зарубіжні вчені: І. Шевченко [1], Г. В. Козаченко, В. П. Пономарьов, О. М. Ляшенко [4], Е. А. Олейніков [5], Т. Г. Васильців [6], Д. Ковальов, І. Плєтнікова [7], С. М. Ілляшенко [8], С. Б. Довбня, Н. Ю. Гічова [9] тощо. Щодо економічної безпеки залізничного транспорту – О. Васильєв, Г. Ейтутіс, З. Межох, Б. Лапідус, С. Міщенко, Д. Мачерет, А. Новікова, І. Плєтнікова, І. Шевченко, О. Широкова та інші.

Постановка завдання. Аналізуючи літературні джерела, було визначено, що всі існуючі методики оцінки економічної безпеки підприємства можна поділити на дві великі групи:

- ті, що пропонують оцінювати рівень економічної безпеки загалом по підприємству, переважно з використанням експертних методів, або використовувати однакові показники для всіх складових оцінки економічної безпеки [4-6]. Фактично за такої оцінки рівня економічної безпеки підприємства закладається основа стратегічного планування, рівень оцінки економічної безпеки є одним з найважливіших показників інвестиційної привабливості та надійності підприємства. Проте методики, що відносяться до першої групи, не дають можливості кількісно оцінити рівень економічної безпеки підприємства, що виключає чіткість та однозначність висновків щодо існуючих недоліків у її забезпеченні.
- ті, що пропонують окремо розглядати певні складові економічної безпеки підприємства, а потім інтегрувати та зводити оціночні показники до кінцевого, остаточного значення [7-9]. У процесі дослідження було виявлено, що більш чітко та обґрунтовано оцінка рівня економічної безпеки підприємства розглянута у методиках цієї групи.

Виходячи з результатів аналізу найбільш відомих підходів до оцінки рівня економічної безпеки підприємства, можна зробити висновок, що ці підходи дуже складно використати для оцінки рівня економічної безпеки підприємства у запропонованому трактуванні. У зв'язку з цим, виникає потреба в інших підходах до вибору критеріїв оцінки рівня економічної безпеки. Отже, доцільно переглянути існуючі методики комплексної оцінки рівня економічної безпеки підприємства з метою виявлення більш чіткого та місткого поділу за критеріальними ознаками.

Метою дослідження є аналіз підходів та узагальнення методичного інструментарію визначення оцінки рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту та виявлення особливостей його практичного застосування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Завдяки оцінці рівня економічної безпеки підприємства можна проаналізувати ефективність діяльності організації, виявити її проблемні ділянки та попередити можливі загрози, що можуть виникнути в майбутньому.

Від того, наскільки повно та точно сформована система показників, залежить своєчасність розпізнавання негативних тенденцій розвитку й можливість попередження кризових ситуацій. При формуванні системи показників-індикаторів необхідно враховувати їх незалежність (відсутність тісної або функціональної залежності між критеріями), повноту (облік усіх якісних сторін суб'єкта), інформативність (змінюваність значень критеріїв у часі та просторі), вимірюваність (визначення типів шкал вимірювання критеріїв) та стабільність (незмінність складу системи критеріїв з метою порівняння оцінок при прийнятті управлінських рішень).

Багато науковців, серед яких О. Ареф'єва, М. Бенедиктов, І. Бланк, І. Булеєв, Н. Брюховецька та інші, наполягають на процесі інтегрування показників-індикаторів, які характеризують рівень економічної безпеки підприємства в один, відносний, що залежно від норми значення показників варіюється відносно мінімального або максимального значення.

Основним недоліком такого підходу, на нашу думку, є значна кількість показників-індикаторів, що перевантажують систему оцінки економічної безпеки підприємства та не врахування змін зовнішнього та внутрішнього середовища.

При цьому, послідовність інтегральної оцінки рівня економічної безпеки може складатися з таких етапів:

1. Ранжування показників-індикаторів для визначення складових економічної безпеки підприємства.
2. Визначення ймовірності прояву показників-індикаторів економічної безпеки.

3. Визначення вагових коефіцієнтів (показників-індикаторів) та розрахунок узагальнюючого рівня складових економічної безпеки підприємства в цілому.
4. Визначення вагових коефіцієнтів (показників-індикаторів) складових економічної безпеки підприємства.
5. Розрахунок інтегрального показника економічної безпеки підприємства [10, с. 71].

В цілому ідея групування індикаторів полягає в поділі вихідної сукупності показників на декілька ключових зон (зона економічної безпеки, зона передкризового стану, зона кризового стану, зона кризи та зона неплатоспроможності) залежно від проявів загроз економічної безпеки для подальшого їх аналізу та прийняття відповідних управлінських рішень.

Для кожної зони характерні певні аналітичні дії підприємства. Наприклад, для зони передкризового стану актуальним буде вертикальний та горизонтальний балансу підприємства (за групами статей), аналіз грошових потоків підприємства. Для зони кризового стану – аналіз фінансової стійкості та ефективності виробництва, його ліквідності, аналіз ліквідності балансу. Для зони кризи – аналіз динаміки фінансової стійкості та ефективності виробництва і експертна діагностика стану підприємства. Для зони неплатоспроможності – аналіз стану за критеріями неплатоспроможності підприємства, аналіз кредиторської заборгованості підприємства.

Неможливо розглядати питання економічної безпеки підприємств окремо від ризиків та управління ними. Успішне функціонування діяльності підприємств, у тому числі підприємств залізничного транспорту, значною мірою залежить від ефективного управління ризиками, а саме: від своєчасного виявлення та попередження їх впливу, а отже, від забезпечення високого рівня економічної безпеки.

У залізничній галузі найбільш істотними, на наш погляд є такі види ризиків, як: економічні, істотна потреба в інвестуванні, витрати на персонал,

валютний ризик, ризик рефінансування та відсотковий ризик. Спробуємо ретельніше проаналізувати ці ризики та виявити фактори їх зниження.

Основна складова економічних ризиків підприємств залізничного транспорту – це ризик зменшення вантажних перевезень в результаті погіршення економічних умов в країні. У зв'язку з тим, що підприємства залізничного транспорту є природними монополістами у вантажних перевезеннях, то це є чи не єдиним вирішальним фактором, при умові відсутності конкуренції на цьому ринку послуг. Щодо пасажирських перевезень – то вони не приносять залізниці суттєвих доходів, щоб відігравати важливу роль, до того ж конкуренцію на ринку пасажирських перевезень залізничним підприємствам складає автомобільний та повітряний транспорт. Перший за рахунок економії грошей, а другий – часу, який витрачається на процес перевезень.

Основними факторами зниження таких ризиків з боку залізничних підприємств, на наш погляд є: диверсифікація інвентарного парку у відповідності до потреб клієнтів для підвищення диверсифікації споживачів послуг, заходи щодо зниження витрат та збільшення продуктивності праці для забезпечення росту показників рентабельності та підтримка гнучкості в інвестиційній програмі.

Ще одним з найістотніших ризиків для ефективного функціонування підприємств залізничного транспорту є істотні потреби в інвестуванні для цієї галузі. Цей факт викликаний високим рівнем зносу інфраструктури та рухомого складу залізничних підприємств. Факторами зниження цього ризику є посилення роботи з оновлення, модернізації та розширення інфраструктури, парку локомотивів та вагонів, продовження державної підтримки з фінансування стратегічно суттєвих інфраструктурних проектів та диверсифікація джерел фондування.

Другим по вагомості є витрати на персонал – висока доля витрат на персонал має істотний вплив на фінансові результати підприємств залізничного транспорту. Необхідно вживати заходи щодо підвищення продуктивності праці

та оптимізації персоналу, професійну перепідготовку співробітників для збільшення продуктивності.

Щодо валютного ризику та ризику рефінансування, відсоткового ризику – частина витрат та зобов'язань деномінована в іноземній валюті, а короткострокові запозичення можуть бути не рефінансовані. Шляхами запобігання та зниження таких ризиків, на наш погляд, є: робота з подовження термінів погашення своїх боргових зобов'язань (у т.ч. за єврооблігаціями), розробка стійкої стратегії фондування та рефінансування.

Основні принципи функціонування підприємств залізничного транспорту у зоні економічної безпеки, на наш погляд, полягають у такому:

- безумовне задоволення як загальних потреб підприємства, так і його робітників;
- гнучкість структури економічного потенціалу, що забезпечує його стабільне функціонування у теперішньому та безпечну діяльність у майбутньому;
- постійне очікування загроз (як зовнішніх, так і внутрішніх);
- здатність структури управління швидко реагувати за загрози та ефективно використовувати існуючі можливості;
- ефективна інформаційна забезпеченість процесів планування та використання стратегій підприємства;
- усвідомлення державою і суспільством важливості створення сприятливих умов для здійснення залізничними підприємствами заходів з підтримки власної економічної безпеки.

На будь-якому етапі життєвого циклу підприємства трапляються відхилення від стану економічної безпеки, як сьогодні. Тому, досить важливо при дослідженні можливостей залізничних підприємств досягати та підтримувати стан економічної безпеки, мати інформацію про глибину і напрям таких відхилень, які призводять підприємство до якісно іншого стану – стану кризи [11, с.190].

Висновки і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Для підприємств залізничного транспорту оцінка економічної безпеки є вельми важливою, їх активно задіяний потенціал є вагомим чинником антикризового розвитку, гарантом економічного зростання і підтримки економічної незалежності та безпеки країни в цілому. Для недопущення кризового стану в залізничній галузі слід сформувати адекватну реальним соціально-економічним явищам систему економічної безпеки, яка забезпечить здатність підприємств до функціонування в умовах підвищеного ризику та загроз.

Підбиваючи підсумки теоретичного дослідження підходів до оцінки рівня економічної безпеки підприємств, можна зробити висновки, що всі розглянуті підходи мають ряд недоліків і не передбачають моніторингу, за допомогою якого підприємство систематично отримувало б інформацію про рівень поточної безпеки, а також не враховують специфіку функціонування підприємств залізничного транспорту. Іншими словами, єдиний підхід до оцінки рівня економічної безпеки недоцільний, тому що він не враховує особливостей функціонування підприємств певних видів діяльності.

На нашу думку, для кожної галузі повинен бути розрахований свій інтегральний показник, який би враховував ще й ступінь конкурентоспроможності – як одного з напрямків безпечної роботи підприємства на ринку аналогічних послуг. Розрахунок такого інтегрального показника ускладнюється для підприємств залізничного транспорту у зв'язку з тим, що вони є природньою монополією у вантажних перевезеннях, та займають значну частину ринку у пасажирських перевезеннях.

Список використаних джерел

1. Шевченко І. Особливості формування економічної безпеки підприємства / І. Шевченко // Наука молода. – 2010. - №10. – С.178-181.
2. Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі

- [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1662/> – Назва з екрану.
3. Укрзалізниця. Інвесторська презентація: Фінансові результати та операційні результати 2014 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://uz.gov.ua/files/file/IR_Preso_2015-02-23.pdf – Назва з екрану.
 4. Козаченко Г. В. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення: монографія / Г. В. Козаченко, В. П. Пономарьов, О. М. Ляшенко. – К. : Лібра, 2003. – 280 с.
 5. Олейников Е. А. Основы экономической безопасности (государство, регион, предприятие, личность) / Е. А. Олейников. – М.: ЗАО «Бизнес-школа «Интел-синтез», 1997. – 288 с.
 6. Васильців Т. Г. Економічна безпека підприємництва України: стратегія та механізм зміцнення: монографія / Т. Г. Васильців. - Львів: Арал, 2008. – 384 с.
 7. Ковальов Д. Кількісна оцінка рівня економічної безпеки підприємства / Д. Ковальов, І. Плетнікова // Економіка України. – 2008. - №4. – С. 35-40.
 8. Ілляшенко С. М. Економічний ризик: навчальний посібник / С. М. Ілляшенко. – К.: Центр навчальної літератури, 2009. – 220 с.
 9. Довбня С. Б. Діагностика рівня економічної безпеки підприємства / С. Б. Довбня, Н. Ю. Гічова // Фінанси України. – 2008. - №4. – С. 88-97.
 10. Матвійчук Л. О. Формування системи оцінювання рівня економічної безпеки підприємства з урахуванням впливу підприємницьких ризиків / Л. О. Матвійчук // Вісник ОНУ імені І. І. Мечнікова. – 2013. – Т. 18. - №1. – С. 69-78.
 11. Судакова О.І. Механізм формування економічної безпеки підприємства / О. І. Судакова // Економіка будівництва і міського господарства. – 2007. – Т. 3. - №4. – С. 189-196.