

бовцями органів внутрішніх справ прав, свобод та законних інтересів громадян.

До обмежень та заборон державних службовців органів внутрішніх справ необхідно віднести такі. По-перше, вони не можуть займатися іншою оплачуваною роботою на умовах сумісництва, за винятком наукової, педагогічної, творчої та медичної практики. По-друге, їм забороняється бути членами будь-яких політичних партій, рухів та інших організацій, які мають політичну спрямованість. По-третє, вони не можуть займатися підприємницькою діяльністю особисто або через посередників, сприяти фізичним і юридичним особам в здійсненні ними підприємницької діяльності, використовувати своє службове становище з метою одержання за це винагороди у грошовому чи іншому вигляді, послуг, пільг тощо. По-четверте, їм забороняється використовувати своє службове становище в інших корисних цілях. По-п'яте, вони не можуть приймати участь у страйках і несанкціонованих демонстраціях та мітингах. По-шосте, їм забороняється використовувати у неслужбових цілях засоби матеріально-технічного, фінансового та інформаційного забезпечення, інше службове майно та інформацію без попередньої згоди відповідних керівників та матеріально відповідальних осіб. По-сьоме, вони не можуть вчиняти дії, які можуть заподіяти шкоду інтересам служби або негативно

вплинути на репутацію органів внутрішніх справ, дискредитувати орган, у якому вони проходять службу.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Манасин В.М. Служба и служащий в Российской Федерации: правовое регулирование. –М.: Юрист, 1997. – 296 с.
2. Адміністративне право України /За ред. Ю.П. Битяка. –Харків: Право, 2000. –520 с.
3. Старилев Ю.Н. Служебное право: Учебник. –М.: Изд-во БЕК, 1996. –698 с.
4. Ноздрачев А. Правоограничения государственных служащих в России // Право и экономика. –1995. -№ 15. – С.18-23.
5. Закон України “Про державну службу” від 16.12.1993 р., № 3723-ХІІ // ВВР України. –1993. -№ 52. – Ст.490.
6. Закон України “Про міліцію” від 20.12.1990 р., № 565-ХІІ // ВВР України. -1991. - № 4. -Ст.20.
7. Закон України “Про боротьбу з корупцією” від 5.10.1995, № 356/95-ВР // ВВР України. –1995. -№ 34. – Ст.266.

*Надійшла до редколегії 21.11.2003*

ИНШИН Н.И. ОГРАНИЧЕНИЯ КАК ЭЛЕМЕНТ ПРАВОВОГО СТАТУСА ГОСУДАРСТВЕННЫХ СЛУЖАЩИХ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

Рассмотрена сущность и юридическая природа ограничений, связанных с службой в органах внутренних дел.

\*\*\*

INSHIN N.I. RESTRICTIONS AS THE ELEMENT OF THE LEGAL STATUS OF CIVIL SERVANTS OF LAW-ENFORCEMENT ORGANS

The essence and legal nature of the restrictions connected to service in law-enforcement organs is considered.

УДК 343.46:656.2/4

**Є.В. КОВАЛЬОВ, докт. екон. наук, проф.,  
Т.В. БОНДАРЕНКО, В.В. БУХАНЦОВ**

*Національний університет внутрішніх справ*

## ОЦІНКА РІВНЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЦІ

Розроблені критерії і показники економічної безпеки залізниць; проведена оцінка рівня економічної безпеки Південної залізниці.

Виключно актуальним для всіх підприємств України є формування системи економічної безпеки. Це пов'язане з негативними явищами, які постійно загрожують господарській діяльності підприємств: нестабільним законодавством, недоброякісною конкуренцією, надмірним втручанням контролюючих органів у господарську діяльність суб'єктів, змінами кон'юнктури ринку та ін.

Проблема економічної безпеки є досить новою, але незважаючи на це, є багато публікацій, пов'язаних з її дослідженням, зокрема, В.М. Геєця, В.І. Мунтіяна, Г.В.

Задорожного, О.М. Бандурки, В.С. Духова, Е.А. Олейникова та інших. Їх аналіз свідчить про необхідність подальшої теоретичної і практичної розробки проблеми економічної безпеки держави та підприємств.

Великі підприємства – залізниці зацікавлені у надійному захисті від зовнішніх та внутрішніх загроз створенням відповідної системи економічної безпеки. На першому етапі створення такої системи важливе значення має формування критеріїв і показників оцінки рівня економічної безпеки залізниці. Стан залізниці на відповідність

вимогам економічної безпеки доцільно характеризувати набором показників-індикаторів, за межею граничних значень яких система втрачає здатність відтворення і для підтримки її працездатного стану необхідні великі витрати, які будуть прогресуючи збільшуватись.

Деякі автори пропонують оцінювати рівень економічної безпеки підприємства на основі сукупного критерію, що, на нашу думку, недоцільно, і може привести до помилкового визначення стану економічної безпеки суб'єкту. По-перше, кожен критерій має своє значення для економічної безпеки підприємства і не можливо говорити про перевагу одного критерію перед іншим, а, по-друге, від'ємне значення одного критерію і додатне іншого дають середнє значення, яке не відображає дійсного рівня економічної безпеки. Тому, пропонуємо визначати рівень безпеки залізниці системою показників за критеріями: фінансовий, техніко-технологічний, інтелектуальний, екологічний, силовий, кадровий. При розробці деяких показників використовувались дослідження [1, 2].

**Фінансовий критерій** пропонується визначати показниками: коефіцієнтами незалежності, покриття, абсолютної ліквідності, прибутковості, показником рентабельності перевезень.

1. Фінансова стабільність залізниці визначається *коефіцієнтом незалежності* як відношення загальної суми власних коштів до загальної суми фінансових ресурсів, які знаходяться у розпорядженні заліз-

ниці:

$$K_n = \frac{K_o}{K_v},$$

де  $K_n$  - коефіцієнт незалежності;  $K_o$  - сума власних коштів залізниці;  $K_v$  - загальна сума фінансових ресурсів залізниці.

Цей показник характеризує частку власного капіталу у загальній сумі фінансових ресурсів залізниці.

2. *Коефіцієнт покриття* (або загальний коефіцієнт ліквідності) характеризує достатність оборотних коштів залізниці для погашення своїх боргів протягом року і обчислюється відношенням усіх поточних активів залізниці до суми її короткострокових зобов'язань:

$$K_p = \frac{A_p}{K_3},$$

де  $K_p$  - коефіцієнт покриття;  $A_p$  - поточні активи залізниці;  $K_3$  - сума короткострокових зобов'язань залізниці.

3. *Коефіцієнт абсолютної ліквідності* характеризує негайну готовність залізниці погасити свою заборгованість і визначається як відношення суми грошових коштів залізниці до суми її короткострокових зобов'язань:

$$K_{ал} = \frac{ГК}{K_3},$$

де  $K_{ал}$  - коефіцієнт абсолютної ліквідності;  $ГК$  - грошові кошти залізниці.

4. *Коефіцієнт прибутковості* визначається як відношення прибутку до оподаткування до доходів від перевезень:

$$K_{п} = \frac{\Pi_{п}}{Д_{п}},$$

де  $K_{п}$  - коефіцієнт прибутковості;  $\Pi_{п}$  - прибуток залізниці від перевезень до оподаткування;  $Д_{п}$  - доход залізниці від перевезень.

5. *Рентабельність* перевезень визначається як відношення прибутку від перевезень до витрат на перевезення:

$$R_{п} = \frac{\Pi_{п}}{В_{п}} \times 100\%$$

де  $R_{п}$  - рентабельність перевезень;  $\Pi_{п}$  - прибуток від перевезень;  $В_{п}$  - витрати на перевезення.

**Техніко-технологічний критерій** доцільно характеризувати показниками: коефіцієнт зносу, фондоозбросність, фондовіддача.

1. *Коефіцієнт зносу* визначається відношенням розміру зносу основних виробничих фондів на вартість основних засобів:

$$K_3 = \frac{З}{ОЗ} \times 100\%,$$

де  $K_3$  - коефіцієнт зносу основних виробничих фондів;  $З$  - сума нарахованого зносу основних виробничих фондів;  $ОЗ$  - початкова вартість основних засобів.

2. *Фондоозбросність* характеризує забезпеченість працюючих основними виробничими фондами. Він дорівнює відношенню середньорічної вартості основних виробничих фондів до середньооблікової чисельності про-

мислово-виробничого персоналу:  $\Phi_{озб} = \frac{ОВФ}{\bar{Ч}}$ ,

де  $\Phi_{озб}$  - фондоозбросність персоналу;  $ОВФ$  - середньорічна вартість основних виробничих фондів залізниці;  $\bar{Ч}$  - середньооблікова чисельність персоналу залізниці.

3. *Фондовіддача* - узагальнюючий показник, який визначається відношенням річного об'єму товарної продукції у порівнянних цінах до середньорічної вартості основних виробничих фондів:

$$\Phi_v = \frac{ТП}{ОВФ},$$

де  $\Phi_v$  - фондовіддача основних виробничих фондів залізниці;  $ТП$  - вартість річного обсягу товарної продукції залізниці.

**Інтелектуальний критерій** пропонується визначати на основі показників: витрати на об'єкти інтелектуальної власності на одного працівника залізниці, частка витрат на об'єкти інтелектуальної власності у загальновиробни-

чих витратах.

1. *Витрати на об'єкти інтелектуальної власності на одного працівника залізниці* визначаються як відношення цих витрат до середньооблікової чисельності промисло-

во-виробничого персоналу:

$$B_1 = \frac{B_{\text{інт}}}{\bar{Ч}}$$

де  $B_1$  - витрати на об'єкти інтелектуальної власності на одного працівника залізниці;  $B_{\text{інт}}$  - річні витрати залізниці на об'єкти інтелектуальної власності;

2. *Частка витрат на об'єкти інтелектуальної власності у загальновиробничих витратах*. Показник визначає розвиток інтелектуального потенціалу залізниці і вимірюється у відсотках від загальновиробничих витрат:

$$Y_{\text{інт}} = \frac{B_{\text{інт}}}{B_{\text{заг}}} \cdot 100\%$$

де  $Y_{\text{інт}}$  - частка витрат на об'єкти інтелектуальної власності;  $B_{\text{заг}}$  - загальновиробничі витрати залізниці.

**Екологічний критерій** характеризується показниками: показник екологічної загрози, частка витрат на природоохоронні заходи у загальновиробничих витратах.

1. *Показник екологічної загрози* визначається відношенням штрафних санкцій за забруднення довкілля до витрат на забезпечення дотримання екологічних норм:

$$E = \frac{C_{\text{адм}}}{B_{\text{ек}}} \cdot 100\%$$

де  $E$  - показник екологічної загрози;  $C_{\text{адм}}$  - витрати залізниці по адміністративним санкціям за порушення екологічного законодавства та забруднення навколишнього середовища;  $B_{\text{ек}}$  - витрати залізниці на дотримання екологічних норм при здійсненні виробничого процесу.

2. *Частка витрат на природоохоронні заходи у загальновиробничих витратах*:  $Y_{\text{ек}} = \frac{B_{\text{ек}}}{B_{\text{заг}}} \times 100\%$ ,

де  $Y_{\text{ек}}$  - частка витрат на природоохоронні заходи.

**Охоронний критерій** визначається показниками: питома вага витрат на силові охоронні заходи, темп витрат на силові охоронні заходи.

1. *Питома вага витрат на силові охоронні заходи у загальновиробничих витратах*:

$$Y_{\text{охр}} = \frac{B_{\text{охр}}}{B_{\text{заг}}} \cdot 100\%$$

де  $Y_{\text{охр}}$  - питома вага витрат на силові охоронні заходи;  $B_{\text{охр}}$  - витрати залізниці на силові охоронні заходи.

2. *Темп витрат на силові охоронні заходи* визначається як відношення витрат на охоронні заходи у наступно-

му році до витрат на охоронні заходи у попередньому

році:

$$t_{\text{охр}} = \frac{B_{\text{охр н}}}{B_{\text{охр п}}} \cdot 100\%$$

де  $t_{\text{охр}}$  - темп витрат на силові охоронні заходи;  $B_{\text{охр н}}$  - витрати на охоронні заходи у наступному році;  $B_{\text{охр п}}$  - витрати на охоронні заходи у попередньому році.

**Кадровий критерій** визначається показниками: продуктивність праці на залізниці, коефіцієнт плинності кадрів.

1. *Продуктивність праці на залізниці*:

$$P_{\text{пр}} = \frac{\sum QL_{\text{прив}}}{\bar{Ч}}$$

де  $P_{\text{пр}}$  - продуктивність праці на залізниці;  $\sum QL_{\text{прив}}$  - загальний вантажообіг залізниці, прив. т·км.

2. *Коефіцієнт плинності кадрів*:

$$K_{\text{пл}} = \frac{Ч_{\text{вл б.}} + Ч_{\text{пор д.}}}{\bar{Ч}} \cdot 100\%$$

де  $K_{\text{пл}}$  - коефіцієнт плинності кадрів;  $Ч_{\text{вл б.}}$  - кількість працівників залізниці, звільнених за власним бажанням;  $Ч_{\text{пор д.}}$  - кількість працівників залізниці, звільнених за порушення трудової дисципліни.

У загальному вигляді запропонована система показників економічної безпеки залізниці наведена на рисунку. Розроблена система показників була використана як основа при визначенні рівня економічної безпеки Південної залізниці. Зв'язані з цим розрахунки наведені у таблиці.

Підсумовуючи результати дослідження, можна зробити висновки:

1. Показники, які характеризують сучасний стан економічної безпеки Південної залізниці (коефіцієнт незалежності, рентабельність перевезень, фондоозброєність, фондовіддача, продуктивність праці та ін.) мають високий або нормальний рівень, що свідчить про безпечну поточну діяльність залізниці.

2. Показники, які визначають економічну безпеку залізниці у майбутньому (коефіцієнт зносу основних засобів, показники інтелектуального критерію та ін.) мають низький рівень, що відображає наростання загроз кризових явищ у діяльності залізниці у перспективі.

3. В цілому, незважаючи на стабільний сучасний стан, враховуючи суттєві майбутні економічні загрози, вважаємо, що рівень економічної безпеки Південної залізниці можна оцінити як низький. З метою його підвищення основну увагу належить приділити оновленню основних виробничих фондів залізниці та оволодінню перспективними об'єктами інтелектуальної власності.

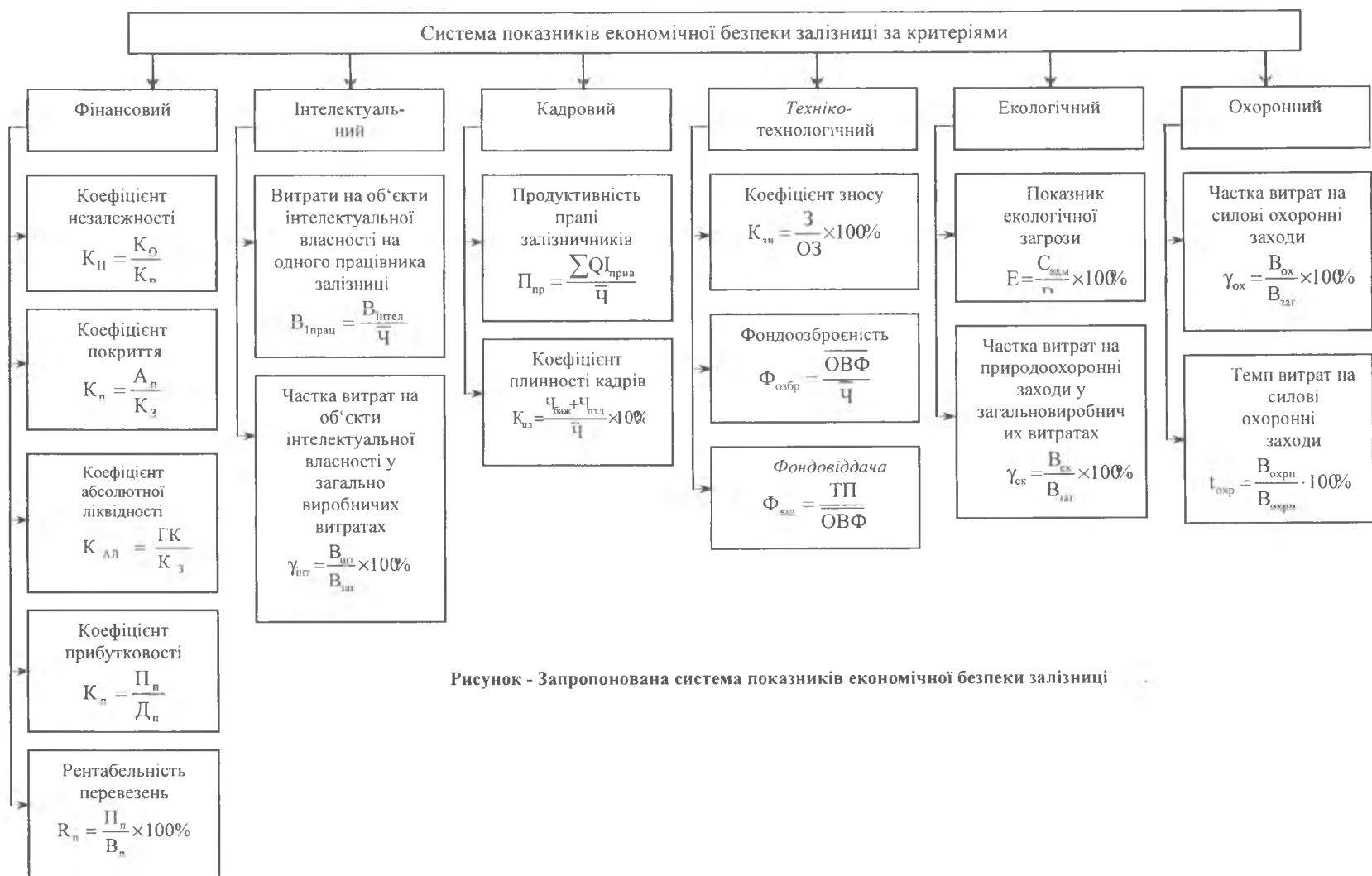


Рисунок - Запропонована система показників економічної безпеки залізниці

Таблиця - Аналіз рівня економічної безпеки Південної залізниці

Критерій	Показник	Формула для розрахунку	Значення за роками		Оцінка рівня економічної безпеки
			2001	2002	
Фінансовий	Коефіцієнт незалежності	$K_n = \frac{K_o}{K_n}$	0,92	0,85	Високий
	Коефіцієнт покриття	$K_n = \frac{A_n}{K_3}$	0,8	0,4	Низький
	Коефіцієнт прибутковості	$K_n = \frac{\Pi_n}{D_n}$	0,038	0,054	Нормальний
	Рентабельність перевезень, %	$R_n = \frac{\Pi_n}{B_n} \times 100\%$	9,8	9,8	Нормальний
Техніко-технологічний	Коефіцієнт зносу, %	$K_z = \frac{3}{O3} \times 100\%$	60,2	58,9	Низький
	Фондоозбросність ОВЗ на одного робітника	$\Phi_{обр} = \frac{ОВФ}{Ч}$	103789	108426	Високий
	Фондовіддача	$\Phi_n = \frac{ТП}{ОВФ}$	4,1	4,4	Високий
Інтелектуальний	Витрати на об'єкти інтелектуальної власності на 1 працівника	$B_1 = \frac{B_{инт}}{Ч}$	124	156	Низький
	Частка витрат на об'єкти інтелектуальної власності у загальновиробничих витратах, %	$\gamma_{инт} = \frac{B_{инт}}{B_{вир}} \times 100\%$	0,51	0,53	Низький
Екологічний	Показник екологічної загрози, %	$E = \frac{C_{эко}}{B_{эко}} \times 100\%$	0,42	0	Високий
	Частка витрат на природоохоронні заходи у загальновиробничих витратах, %	$\gamma_{эко} = \frac{B_{эко}}{B_{вир}} \times 100\%$	0,45	0,39	Низький
Охоронний	Темп витрат на силові охоронні заходи	$t_{охр} = \frac{B_{охрн}}{B_{охрп}} \cdot 100\%$	-	113	Високий
	Частка витрат на силові охоронні заходи у загальновиробничих витратах, %	$\gamma_{охр} = \frac{B_{охрп}}{B_{вир}} \times 100\%$	1,01	0,96	Нормальний
Кадровий	Продуктивність праці залізничників, тис. прив. т-км на 1 роб.	$\Pi_{пр} = \frac{\sum QL_{прив}}{Ч}$	786	865	Високий
	Коефіцієнт плинності кадрів, %	$K_{пл} = \frac{Ч_{влб} + Ч_{порд}}{Ч} \times 100\%$	6,7	4,9	Високий

ЛІТЕРАТУРА

1. Бандурка О.М., Духов В.Е., Петрова К.Я., Червяков І.М. Основи економічної безпеки: Підручник. -Харків: Вид-во НУВС, 2003. -236 с.

2. Мунтян В. Економічна безпека України. - Київ: Вид-во КВІЦ, 1999. -251 с.

Надійшла до редколегії 19.02.2004

КОВАЛЕВ Е.В., БОНДАРЕНКО Т.В., БУХАНЦОВ В.В. ОЦЕНКА УРОВНЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Разработаны критерии и показатели экономической безопасности железной дороги; проведена оценка уровня экономической безопасности Южной железной дороги.

\*\*\*

KOVALEV E.V., BONDARENKO T.V., BUHANTSOV V.V. THE ESTIMATION OF THE LEVEL OF RAILWAY ECONOMIC SAFETY

Criteria and parameters of economic safety of the railway are developed; the estimation of a level of economic safety of the Southern railway is carried out.