

Summary. Conception of the strategic planning, which is formed from a set of administrative decisions, ranged in a logical sequence, is considered: «the corporate mission-system of aims is the system of strategies». The traditional going near creation of strategic scheduling algorithm is based on the row of the successive stages of acceptance of strategic decisions. Systematization of these decisions allows to define the structure of the strategic planning.

Keywords: computer-integrated structures, strategic planning, business-resources, strategic decisions, diversified corporations, competitiveness, external environment, organizational-production structures.

*Рецензент д.э.н., профессор ИЭП НАН Украины Булеев И.П.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЗТ Елагин Ю.В.*

УДК 338.124:656.2

ЗАЛІЗНИЧНИЙ КОМПЛЕКС УКРАЇНИ ЯК ОСНОВА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ КРАЇНИ

Толстова А.В., к.е.н., асистент (УкрДАЗТ)

В статті розглянута роль залізничного транспорту України як основи економічної безпеки країни, досліджено можливі загрози зниження рівня економічної безпеки в умовах реформування галузі.

Ключові слова: економічна безпека країни, залізничний транспорт, реформування, загроза, національні інтереси.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Сьогодні в умовах інтеграції України до світового господарства важливого значення набувають вирішення питань гарантування економічної безпеки, дотримання національних інтересів як країни в цілому, так і окремого вітчизняного виробника. Забезпечення економічної безпеки, в першу чергу, пов'язано з вирішенням правових, економічних задач, з захистом економічних інтересів та прав власності держави та суб'єктів економічної діяльності (підприємств, організацій).

Вплив глобалізації на міжнародну економічну безпеку не міг не торкнутися України, тому одним із основних завдань нашої держави є економічне відродження. Проте, зміни в економіці країни визначили виникнення кризових явищ та загроз для діяльності підприємств різних галузей. Необхідність забезпечення та дотримання належного рівня економічної безпеки країни зумовлюється наявністю завдання забезпечення стабільності функціонування та досягнення головних цілей діяльності кожного сектору економіки країни. Саме тому, в умовах ринкових відносин, коли держава вже не несе відповідальність за результати фінансово-економічної діяльності підприємств, забезпечення та управління економічною безпекою як кожного сектору економіки країни, так і окремого підприємства стає однією з найважливіших завдань їх ефективного функціонування та подальшого розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню питань економічної безпеки країни, виявленню можливих загроз та шляхів забезпечення присвячено багато робіт вітчизняних вчених серед яких: А.О. Крамаренко, В.О. Ткач, В. Ю. Єдинак, І.Г. Мішина та інші [1-4].

Проблеми ефективного функціонування залізничного транспорту, як стратегічної галузі країни, його конкурентоспроможності та питанням його реформування в сучасних умовах господарювання присвячені роботи таких видатних вчених як Дикань В.Л., Бараш Ю.С., Г.М. Кірка, М.В. Макаренко, Г.Д. Ейтутіс [5-9]. Однак, залишається не дослідженими питання ролі залізничного транспорту в структурі економічної безпеки країни.

Метою статті є визначення місця залізничного комплексу в забезпеченні економічної безпеки країни в умовах реформування галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. В сучасних умовах інтеграції України до світового господарства особливо важливого значення набуває забезпечення конкурентоспроможності країни на міжнародній арені, належного рівня її соціально-економічного розвитку, досягнення якого неможливе без забезпечення належного рівня економічної безпеки країни.

Під економічною безпекою країни варто розуміти такий стан економіки, при якому забезпечується захист національних інтересів; який характеризується стійкістю до негативних зовнішніх

та внутрішніх впливів, підвищенням рівнем життя населення, соціально орієнтований розвитком країни у цілому, достатнім економічним та оборонним потенціал держави [2].

Основним завданням економічної безпеки країни є забезпечення гармонійного, безперервного економічного зростання країни, ефективне управління такими процесами як інфляція та безробіття, формування ефективної структури економіки, скорочення дефіциту бюджету, державного боргу, забезпечення соціального розвитку населення (соціальний захист, підвищення рівня та якості життя населення). Такі завдання обумовлюють стратегію економічної безпеки країни, визначають її основні пріоритети, національні інтереси, засоби та механізми вирішення проблем.

Варто зазначити, що основними складовими економічної безпеки країни є:

- економічна незалежність, яка означає можливість здійснення державного контролю над використанням національних ресурсів, можливість формувати та реалізовувати національні конкурентні переваги на міжнародному ринку;

- стійкість та стабільність національної економіки, що передбачає збалансованість, цілісність та надійність всіх сфер національної економіки, захист усіх форм власності, стримування та ліквідація загроз;

- здатність до саморозвитку й прогресу, що означає спроможність країни самостійно реалізовувати та захищати національні інтереси, створювати сприятливий інвестиційно-інноваційний клімат, розвивати інтелектуальний потенціал країни [10].

Саме та економіка, яка постійно розвивається, здатна протистояти внутрішнім та зовнішнім загрозам, тим самим створювати додаткові конкурентні переваги. Основою стійкого та стабільного розвитку економіки країни є такі основні сектори національного господарства як промисловість та транспорт.

Залізничний транспорт України є стратегічним об'єктом країни, однією з найважливіших ланок транспортної галузі країни, яка сприяє не тільки розвитку національного господарства, а й забезпечує економічну безпеку та могутність країни.

Стратегічна роль залізничного транспорту в посиленні економічної безпеки країни зумовлена, в першу чергу, тим, що питома частка залізничного транспорту в середньорічному обсязі перевезень досягає по вантажообороту 52%, пасажирообороту 36%, вартість основних фондів залізниць країни складають понад 9% вартості основних фондів всього господарського комплексу країни. Протяжність експлуатаційної мережі залізничних колій — 21,7 тис. кілометрів. До складу залізничного транспорту входять 243 діючі підприємства, установи та організації, серед яких 6 залізниць, 11

відкритих акціонерних товариств, 106 медичних та оздоровчих закладів, підприємства торгівлі, побуту, громадського харчування тощо, на яких працює понад 400 тис. осіб.

Залізничний транспорт України направлений на забезпечення таких національних інтересів як задоволення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях, надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форм та видів діяльності. Він є однією з базових галузей економіки України, котра забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях [11].

Оскільки, його діяльність як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку, зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України, то взаємодія з іншими видами транспорту повинна сприяти своєчасному і якісному перевезенню пасажирів і вантажів, забезпеченню безпеки руху, розвитку сфери транспортного обслуговування народного господарства та населення. Зрозуміло, що від ефективного функціонування такого стратегічного комплексу як залізничний транспорт залежить і економічна безпека країни.

На сучасному етапі розвитку залізничний транспорт знаходиться у досить складному становищі. Знос основних виробничих фондів складає понад 80%, при цьому активної частини (рухомого складу) 85%. Заходів, що приймаються залізницями України, не достатньо, вони не дозволяють зупинити критичний знос основних фондів. Потреби залізничного транспорту в інвестиціях задовольняються лише на 25-30%. В той час як обсяги інвестицій у розвиток залізничного транспорту в розвинених країнах сягають 10-15%, в Україні протягом 2008-2010 рр. інвестиції становили 3% [12].

Одним із шляхів виходу з ситуації, що склалась вбачалося саме в реформуванні залізничного комплексу України, яке покликане вирішити одну із основних проблем функціонування галузі — необхідність збільшення інвестицій в оновлення основних фондів, залучення зовнішніх інвестицій, у тому числі і приватних.

В період реформування залізничного транспорту України передбачається:

- розмежування господарських функцій і функцій державного управління,

- формування єдиного майнового комплексу Акціонерного товариства «Укрзалізниця» з врахуванням обмежень стосовно розпорядження певною його частиною,

- інституційні перетворення, які здійснюються шляхом поступової реорганізації територіально-

функціональних структур управління у вертикально інтегровану,

- впровадження фінансово-економічної моделі, здатної забезпечити розподіл фінансових потоків за видами діяльності на основі планово-кошторисного фінансування;

- збільшення інвестицій у залізничний транспорт та впровадження інноваційної моделі розвитку;

- удосконалення системи регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту;

- проведення ефективної соціальної політики [12].

З одного боку розподіл діяльності залізничного комплексу на монопольний, потенційно монопольний та конкурентний сприятиме вибору найкращої стратегії розвитку, залученню приватних інвестицій до галузі, покращенню стану залізничного транспорту, з іншого – найбільш прибуткові види діяльності перейдуть в приватні руки, а на державі залишаться утримання та експлуатація інфраструктури, локомотивне господарство та послуги вокзального комплексу.

Відповідно до новоствореного товариства «Укрзалізниця», списання, продаж, безоплатна передача, передача в оренду, обмін та надання безкоштовно в тимчасове користування, а також виведення з експлуатації рухомого складу в т.ч. контейнерів, здійснюється напряму Укрзалізниця. За таких умов реформування, існуючий олігархічний режим, який панує в країні, залишає в державній власності майно, яке потребує найбільше витрат (інфраструктура) та покладає на неї витрати на утримання та експлуатацію, в той час як приватний капітал експлуатуватиме найбільш прибуткове майно – рухомий склад, ремонтні та виробничі підприємства.

Такі дії суперечать національним інтересам країни, можуть привести до негативних наслідків для держави, її розвитку і безпеці. На зміну державній монополії створюється приватна, яка не буде орієнтуватися на реальну платоспроможність населення, вантажні перевезення не будуть субсидувати пасажирські, що призведе до різкого зростання тарифів на пасажирські перевезення. На ринку вантажних перевезень існує загроза поширення недобросовісної конкуренції, підвищення тиску на підприємців, за рахунок контролю вантажного рухомого складу.

Про знехтування інтересів держави та ефективного розвитку стратегічного об'єкту народногосподарського комплексу країни свідчить і монополізація ринку залізничних перевезень. Можливість неформального контролю над державним рухомим складом може отримати приватна структура, підтвердженням чого є створення на ринку залізничних перевезень декількох державних компаній, на баланс яких

будуть передані вагонного парку УЗ. Проте, замість того, щоб надавати в оренду вагони вантажовласникам через створені державні підприємства, Укрзалізниця встановлює посередників – 6 Товариств.

В рамках реформи "Укрзалізниця" створила ДП "Український логістичний транспортний центр", а також почала процес передачі вагонів на баланс кількох державних компаній. Зокрема, криті вагони пішли до ДП "Укррефтранс", платформи та транспортери - до ДП УДЦТС "Ліски", а спеціалізований рухомий склад - до ДП "Стрийський вагоноремонтний завод". Піввагони, яких в Україні більшість, передали до двох держкомпаній – "Укрспецвагон" (Український державний центр з експлуатації спеціалізованих вагонів) та "Дарницький вагоноремонтний завод" [13, 14].

В результаті таких дій вантажовласники зіткнулися зі зростанням цін, недоліком інформації, додатковими клопотами, які негативно позначаються на результатах їх діяльності.

Ще одним недоліком існуючої моделі реформування та черговим аргументом корумпованості дій влади, що може похитнути економічну безпеку залізничного комплексу України, є те, що з 1 січня 2012 р. всі клієнти залізниць повинні укласти договори на експортно-імпорتنі і внутрішні перевезення не з ДП "Укрспецвагон", "ДВРЗ" або "УЛПЦ", як очікувалося, а з приватними компаніями.

Таким чином, фактично державним рухомим складом стали розпоряджатися кілька Товариств з обмеженою відповідальністю, які вводять нові зразки договорів, в яких вся відповідальність за перевезення, подання, неподання вагонів лягає на експедиторів, що є прямим порушенням закону про експедитування, згідно якого відповідальність несе перевізник.

Такі тенденції реформування залізничного транспорту ще більше підривають його економічну безпеку, знижують загальний рівень інвестиційної привабливості та прибутковості галузі, що може негативно позначитися на подальшому розвитку як залізничного транспорту України, так і країни в цілому та стати значною загрозою втрати економічної безпеки країни.

З метою забезпечення ефективного функціонування залізничного комплексу та підвищення рівня економічної безпеки України необхідним є впровадження системи державного регулювання, яка буде направлена на дотримання основних пріоритетів соціально-економічного розвитку галузі та країни, забезпечення функціонування залізничного комплексу в національних інтересах, інтересах держави, суспільства, а не однієї особи.

За таких умов пріоритетами держави повинно стати формування та впровадження ефективної інвестиційно-інноваційної політики, створення

самодостатньої економіки, збереження та розвиток інтелектуального потенціалу, забезпечення економічного безпечних умов життєдіяльності суспільства та побудова рівноправних і взаємовигідних економічних відносин як в країні так і за її межами, реалізація який сприятиме не тільки збереження наявного рівня економічної безпеки країни, а й його посиленню.

Висновки. Отже, в сучасних умовах господарювання, однією з найважливіших складових економічної безпеки країни є ефективне функціонування та розвиток залізничного комплексу країни. Неефективна політика в галузі розвитку транспорту країни, корумпованість влади, залежність від зовнішніх кредиторів, які диктують свої умови, сприяють виникненню загроз економічній безпеці як галузі, так і країні в цілому. Ліквідація загроз, які виникають та переведення їх в конкурентні переваги потребують створення та впровадження ефективного механізму, інструментів державного регулювання.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Крамаренко А.О. Міжнародна конкурентоспроможність і економічна безпека країн в умовах глобалізації: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.02 [Електронний ресурс] / А.О. Крамаренко; Донец. нац. ун-т. — Донецьк, 2009. — 20 с. Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua>
2. Ткач В.О. Економічна безпека в умовах ринкових трансформацій [Електронний ресурс]/ В.О. Ткач.- Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ever/2011_1/3.pdf
3. Єдинак В. Ю. Забезпечення економічної безпеки країни в умовах глобалізації: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03 [Електронний ресурс] / В. Ю. Єдинак; Класич. приват. ун-т. — Запоріжжя, 2010. — 24 с
4. Мішина І.Г. Економічна безпека в умовах ринкових трансформацій: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.01 [Електронний ресурс] / І.Г. Мішина; Донец. нац. ун-т. — Донецьк, 2007. — 20 с
5. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни: Монографія/ Ю.С. Бараш. — Д.: Вид-во Дніпропетр. Нац. ун-ту залізн. Трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. -252 с.
6. Дикань В.Л. Перспективи розвитку України в глобальній економічній системі / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2011. - № 34. — С. 141-147
7. Кірпа Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему. Монографія. / Г.М.Кірпа —2-е видання. «ДІТ» - 2004.
8. Проблеми і основні напрямки реформування залізничного транспорту України / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цветов та ін. К.: КУЕТТ, 2007. — 222с.
9. Ейтутіс Г.Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту /Ейтутіс Г.Д., Кривошшин О.М., Мукмінова Т.А. // Залізничний транспорт України. -2007. -№2. — С.31.
10. Пухтаевич Економічна безпека: сутність, чинники, критерії [Електронний ресурс] / Пухтаевич.- Режим доступу: <http://library.if.ua/book/62/4501.html>
11. Закон України «Про залізничний транспорт» [Електронний ресурс] - Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр
12. Матеріали до законопроектів №9337 та №9377 - «Укрзалізниця». — Київ. — 2012. — 27с.
13. Тягнибок О. Режим Януковича планує вкрати Укрзалізницю [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.svoboda.org.ua/diyalnist/novyny/026283>
14. "Укрзалізниця" віддала вагони шести ТОВаришам [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/publications/2012/02/9/315485/>

Анотація. В статті розглянуто роль залізничного транспорту України як основи економічної безпеки країни, досліджено можливі загрози зниження рівня економічної безпеки в умовах реформування галузі.

Ключові слова: економічна безпека країни, залізничний транспорт, реформування, загроза, національні інтереси.

Summary. The article considers the role of railway transport of Ukraine as a basis for economic security, investigated the possible threats to reduce the level of economic security in terms of reforming the industry.

Keywords: economic security of the country, rail transport, reform, the threat to national interests.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Воловельська І.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.