

УДК 65.016.8.330.131.7+658.15

*Віталій Гурнак*  
*Віталій Ананченко*

**ВАЖЛИВІСТЬ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ  
ГАЛУЗЕЙ ТРАНСПОРТУ І ЗВ'ЯЗКУ**

*У статті визначено умови економічної безпеки підприємств, зокрема для галузей транспорту і зв'язку, показано проблеми та напрямки безпечного функціонування транспортно-дорожнього комплексу та інформаційно-телекомунікаційних систем в ринковій економіці.*

*Ключові слова:* економічна безпека, інформаційна економіка, економічні злочини, поглинання, рейдерство, системи безпеки, види транспорту, комерційна таємниця.

*В статье определены условия экономической безопасности предприятий, в частности для отраслей транспорта и связи, показаны проблемы и направления безопасного функционирования транспортно-дорожного комплекса и информационно-телекоммуникационных систем в рыночной экономике.*

*Ключевые слова:* экономическая безопасность, информационная экономика, экономические преступления, поглощение, рейдерство, системы безопасности, виды транспорта, коммерческая тайна.

*The article determines economic security of enterprises, in particular for the transport and communication sectors, it shows problems and directions of safe functioning of transport and road complex, and information and telecommunications systems in the market economy.*

*Keywords:* economic security, the information economy, economic crimes, acquisition, corporate raiding, security systems, means of transport, trade secret.

**Постановка проблеми.** В умовах функціонування ринкової економіки складнішою стає оцінка ефективності економічної безпеки підприємств і структурних підрозділів, яка відіграє одну з ключових ролей в управлінні підприємством і в забезпеченні високого рівня конкурентоспроможності на відповідних ринках, зокрема галузей транспорту і зв'язку. На сучасному етапі розвитку корпоративних відносин і прав власності світова фінансово-економічна криза поглиблює проблему, створюючи передумови для збільшення незаконних та частково законних методів отримання контролю над активами підприємств. Зараз в Україні понад півтори тисячі підприємств вважаються банкрутами, що поглиблює нестабільність та невизначеність зовнішнього середовища підприємства та спричиняє появу в його діяльності нового виду економічного ризику – рейдерського захоплення підприємства.

**Метою статті є** визначення важливості економічної безпеки підприємств різних галузей на макро- та мікрорівнях, в тому числі для транспортно-дорожнього комплексу та зв'язку.

© Гурнак В. М., Ананченко В. Є., 2012

## **ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ**

---

**Виклад основного матеріалу.** За ринкових умов господарювання дуже важливого (якщо не вирішального) значення набуває економічна безпека всіх суб'єктів господарювання, де необхідно ефективно вирішувати увесь комплекс організаційно-економічних та техніко-технологічних завдань, керувати ланками виробництва і колективами з метою забезпечення економічної безпеки підприємств (ЕБП) усіх галузей. Розглядаючи ЕБП для всіх галузей доцільно виокремлювати ЕБП галузей транспорту і зв'язку, що мають свої специфічні особливості.

За визначенням класичної економічної науки, продовжуючи процес виробництва в межах процесу обороту, транспорт після добувної та обробної промисловості і землеробства є четвертою сферою матеріального виробництва. При цьому виробничий процес на транспорті має відмінності в порівнянні з іншими, тому що його продукція не дає нового продукту, а визначається в зміні місцезнаходження (переміщення) вантажів. Це саме стосується і галузі зв'язку, яка надає увесь комплекс інфокомунікаційних послуг.

Транспорт і зв'язок є важливою умовою суспільного виробництва, віддзеркалюють ті чи інші виробничі відносини і знаходяться під впливом об'єктивних економічних законів. Недавній вступ України до СОТ офіційно закріпив статус нашої держави з ринковою економікою. Україна – це держава з розвинутою та потужною транспортною інфраструктурою, до якої належать всі види транспорту: авіаційний, морський, залізничний, автомобільний, річковий, трубопровідний, що з кожним днем усе більше потребує злагодженої, безперебійної та безпечної роботи.

У загальному вигляді розвиток транспортної системи вимагає також:

- виготовлення труб, компресорних станцій, іншого обладнання для трубопровідного транспорту, будівництва і модернізації трубопровідних систем;
- реформування залізничного транспорту;
- розвитку транспортних коридорів, інфраструктури автодоріг, покращення якості доріг місцевого значення;
- модернізації і розвитку підприємств транспортного машинобудування тощо.

Сучасний розвиток інформаційного простору України вимагає відпрацювання економічного механізму, де мають бути забезпечені:

- номенклатура доступних інформаційних ресурсів, інформаційних послуг;
- розвиток загальнодержавних інформаційних мереж;
- показники розвитку електронної торгівлі;
- рівень гармонізації інформаційного законодавства України з законодавством ЄС;
- експорт-імпорт інформаційного капіталу;
- розвиток електронних систем зв'язку, Інтернету для різних галузей, в т. ч. і транспортно-дорожнього комплексу.

В ринкових умовах, коли переважна більшість підприємств нашої держави перебуває в приватній або акціонерній власності питання їх економічної безпеки набувають першочергового значення. Управління економічною безпекою підприємства – це відособлена, саморегульована підсистема загальної системи ефективного управління підприємством, яка забезпечує стан захищеності діяльності підприємства від негативного впливу зовнішнього та внутрішнього середовища, а також здатність своєчасно прогнозувати загрози, формувати систему адаптивності та стратегічної гнучкості до динамічних ринкових умов розвитку. Управління економічною безпекою повинно бути невід'ємною складовою управління сучасним підприємством і являти собою систему заходів, спрямованих не тільки на подолання загроз та ризиків, але й запобігання їх настанню. Всі ці

## **ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ**

---

питання складають засади економічної безпеки підприємства. Причому це стосується і підприємств державної власності, до якої належить залізничний транспорт.

В Конституції України в статті 17 відмічається, що «захист суверенітету і територіальної цілісності України, забезпечення її економічної та інформаційної безпеки є найважливішими функціями, справою всього українського народу». Необхідність постійного дотримання економічної безпеки зумовлюється об'єктивно наявним для кожного суб'єкта господарювання завдання забезпечення стабільності й функціонування та досягнення головних цілей своєї діяльності. Рівень економічної безпеки підприємства залежить від того, наскільки ефективно його керівництво і спеціалісти (менеджери) будуть спроможні уникнути можливих загроз і ліквідувати шкідливі наслідки окремих негативних складових зовнішнього і внутрішнього середовища в сучасних умовах. Це обумовлено цілою низкою об'єктивних обставин:

– без системного знання не можна досягнути ефективного взаєморозуміння і взаємодії всіх підрозділів та служб, які займаються забезпеченням безпеки на підприємстві;

– без добротної теорії економічної безпеки відповідного об'єкта не можна сформулювати ідеологію безпеки, сформулювати систему її цілей та цінностей, ціннісних факторів, щоб упевнено знати, чого слід домагатися в захисті об'єкта, якими ресурсами, як їх розподілити, де взяти і що вони принесуть підприємству.

В загальному вигляді економічна безпека підприємства є характеристикою системи, що самоорганізовується і саморозвивається, тобто це стан, при якому економічні параметри дозволяють зберегти головні її властивості: рівновагу і стійкість при мінімізації загроз. Таким чином, це стан і виробничо-комерційної діяльності підрозділів транспорту, і зв'язку, при якому забезпечується дотримання економічних інтересів підприємства на підставі його стійкості, попередження впливу внутрішніх і зовнішніх загроз.

Економічна безпека являє собою універсальну категорію, що відбиває захищеність суб'єктів соціально-економічних відношень на всіх макро- та мікрорівнях, починаючи з держави і закінчуючи кожним її громадянином, а також спроможність швидко усунути різноманітні загрози або пристосуватися до існуючих умов, що не позначаються негативно на його діяльності. Зміст даного поняття містить у собі систему засобів, що забезпечують економічну стабільність підприємства, а також сприяють підвищенню рівня добробуту робітників, об'єктивних закономірностей забезпечення безпеки стосовно соціально-правових, організаційно-управлінських, психологічних та синергетичних аспектів відносин безпеки у різних сферах суспільного буття. Об'єктом виступає певна ділянка соціальної практики, що включає суспільні відносини, які виникають у зв'язку зі здійсненням реально необхідної функції забезпечення безпеки у різних галузях економіки держави. Наприклад, залізничні підприємства в стосунках з клієнтурою також повинні перейматися своєю економічною безпекою. Так, якщо, наприклад, пропонується укласти договір про відправлення вантажів якимось новим відправником, то необхідно отримати від нього орієнтовний перелік документів, а саме:

1. Копія свідоцтва про державну реєстрацію суб'єкта підприємницької діяльності – юридичної (фізичної) особи.

2. Копія довідки про включення постачальника до єдиного державного реєстру підприємств і організацій України.

3. Копія свідоцтва про реєстрацію платника податку на додану вартість.

## **ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ**

---

4. Нотаріально завірена копія статуту підприємства (витяг із статуту щодо його юридичного статусу, юридичної адреси видів діяльності та місцезнаходження).

5. Довідка від банківської установи про відкриття рахунка контрагента із зазначенням всіх банківських реквізитів.

6. Документи на підтвердження повноваження представника контрагента, який підписує договір (контракт).

Всі копії, за винятком завірених нотаріально, мають бути завірени «мокрою» печаткою організації. Дотримання такого порядку має убезпечити залізничні підприємства від дебіторської заборгованості або і взагалі несплати клієнтом за перевезення вантажів.

Класифікація загроз економічній безпеці підприємства розкривається такими ознаками: характером походження, ступенем тяжкості наслідків, ступенем ймовірності загрози, впливом на певні стадії діяльності, суб'єктом загрози, об'єктом зазіхання та відповідальністю за наслідки. При цьому необхідно передбачити розвиток ймовірності небезпеки, стадії її формування, а також форми прояву економічної безпеки підприємства.

Система реальних та потенційних загроз постійно змінюється, також змінюється їхня значимість для безпеки підприємства. У табл. 1 наведено загальну класифікацію загроз для формування небезпеки будь-якого підприємства.

Покажемо, як приклад, зовнішні загрози Укрзалізниці. Статистика свідчить, що коли розпався СРСР до України при розділі майна Міншляхів СРСР відійшло 233 тис. вагонів (18,5%); з них 180 тис. напіввагонів. На 01.01.2012 їх кількість скоротилась до 59 тис. (в 3 рази). У середньому в 2011 році 25% напіввагонів і до 60% критих нашого вагонного парку знаходились в країнах СНД як інвентарного парку згідно з укладеними міждержавними угодами в 1993 – 94 рр. Свої напіввагони залізничні адміністрації сусідніх країн давно перевели в статус приватного парку і тому їх в Україні важко завантажувати без їх згоди, а наш інвентарний парк дефіцитних напіввагонів там 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 має слугувати переведення дефіцитного рухомого складу з інвентарного парку в статус власних 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, в тому числі за рахунок передачі 125,1 тис. вагонів з інвентарного парку у власність без зміни їх нумерації.

Превалююча форма власності в Україні належить акціонерним товариствам. Необхідно визначити наявність потенційних або реальних умов, факторів чи дій фізичних та юридичних осіб, що порушують нормальний фінансово-економічний стан суб'єкта підприємницької діяльності і здатні заподіяти великої шкоди, аж до припинення його діяльності.

## ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

*Таблиця 1. Класифікація загроз безпеки підприємства*

Класифікаційна ознака	Класифікаційні групи
За джерелом загрози	Внутрішні – кризоутворювальні фактори, які формують загрозу, знаходяться на території України. Зовнішні – перебувають за кордоном держави
За природою виникнення загрози	Викликані політикою держави; Ініційовані іноземними державами Викликані діяльністю кримінальних структур. Викликані діяльністю конкурентів; Викликані діяльністю контрагентів
За ймовірністю реалізації загрози	Реальні – ті, що можуть здійснитися у кожний момент часу. Потенційні – ті, що можуть здійснитися за певних умов
За наявністю до людської діяльності	Об’єктивні – ті, що формуються незалежно від цілеспрямованої діяльності. Суб’єктивні – створюються внаслідок людської діяльності, в тому числі, свідомо. Наприклад, розвідницької, підривної або іншої діяльності, злочинними групами тощо
За об’єктом замаху	На інформацію. На майно. На фінанси. На персонал. На імідж тощо
За можливістю прогнозування	Прогнозовані на рівні суб’єкта господарювання; Не прогнозовані
За наслідками	Загальні – знаходять відображення на певній території або впливають на більшість суб’єктів. Локальні – позначаються на окремих об’єктах або їхніх частинах (підсистемах)
За розмірами нанесеної (очікуваної) втрати	Катастрофічні. Значні. Ті, що викликають певні труднощі

Наведемо реальний приклад втрати власності транспортною науковою установою ВАТ «ІКТП-Центр». Ще в середині 70-х років ХХ ст. в Києві почав функціонувати Український філіал (УФ) Всесоюзного Інституту комплексних транспортних проблем (ІКТП) при Держплані СРСР, що досліджував різні питання транспортно-дорожнього комплексу України на замовлення ІКТП при Держплані, СРСР.

З розпадом СРСР і виникненням незалежної України УФ ІКТП набув статусу самостійного інституту, а згодом колектив створив Відкрите акціонерне товариство (ВАТ) «ІКТП-Центр» з чисельністю близько ста акціонерів. В кінці 90-х років минулого століття декілька харківських бізнесменів зуміли викупити переважну кількість акцій, ставши мажоритарним акціонером.

Згодом, маючи контрольний пакет акцій, було проведено загальні збори акціонерів, переобрано нове керівництво ВАТ «ІКТП-Центр» і вся його власність (будинки, майно, прилегла територія, п’ять боксів для автомобілів, транспортна бібліотека з 125 тис. примірників книг, кошти на рахунку в банку) стали належати



## **ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ**

---

новим акціонерам. Численні судові позови старого керівництва не дали позитивного результату. Нові керівники поступово змінили профіль діяльності, і на сьогодні ВАТ «КТП-Центр», як транспортна науково-дослідна організація, практично припинила своє існування.

Зовнішньоекономічна діяльність підприємств України має спрямовуватися на подальшу інтеграцію в європейське господарство. Слід послідовно здійснювати політику географічної диверсифікації зовнішньоекономічних зв'язків України з наданням пріоритету співробітництву в галузях високих технологій (наприклад, авіабудівництво), переробній промисловості, АПК, розвитку транспорту і зв'язку.

Географічне розташування України сприяє розширенню міжнародних транспортно-експедиторських послуг під час транзитних перевезень автомобільним, залізничним, водним, повітряним і трубопровідним транспортом. З погляду економічної безпеки важливо забезпечити участь транспортних організацій в трансконтинентальних транспортних коридорах «Північ-Південь», «Захід-Схід».

Аналіз проблем економічної безпеки, пов'язаних з діяльністю конкретного підприємства, необхідно здійснювати у взаємозв'язку з функціонуванням, тобто можливостями підприємства виконувати ті або інші свої функції. В загальному вигляді у кожного підприємства повинна бути своя програма забезпечення його економічної безпеки, яка повинна задовольняти вимогам:

- система безпеки підприємства не може бути шаблонною;
- система безпеки підприємства є самостійною, відособленою від аналогічних систем інших виробничих одиниць;
- система безпеки підприємства є комплексною.

Елементи системи економічної безпеки підприємства складають: об'єкти безпеки; суб'єкти безпеки; політика безпеки – мета, функції, принципи, стратегія; механізм забезпечення.

Зрозуміло, що формування системи безпеки і насамперед створення її органів (суб'єктів) залежить від розмірів підприємства, його економічних, фінансових, виробничо-технічних, інформаційних, інтелектуальних, професійних, організаційних та інших можливостей.

Як приклад функціонування ЕБП в транспортній галузі наведемо порядок створення механізму забезпечення економічної безпеки авіакомпаній України. Практика економічної безпеки свідчить: щоб ефективно протидіяти загрозам і створювати умови безпечної і стабільної роботи авіапідприємства необхідно не тільки створити систему комплексного захисту, але і забезпечити її раціональне функціонування. В зв'язку з цим, розглянемо комплексний підхід щодо забезпечення економічної безпеки авіакомпаній, який необхідно починати з планування діяльності авіакомпанії, а саме: з вибору місії авіакомпанії, розробки організаційної структури управління та забезпечення (утримання) ринкової позиції на ринку авіаперевезень.

Необхідність проведення даного заходу виявляється в тому, що залежно від вибраної головної мети, стратегії економічного управління та частки ринку авіаційних перевезень авіакомпанії можна визначити основні напрямки забезпечення її економічної безпеки.

На основі специфіки діяльності авіакомпанії основними напрямками забезпечення економічної безпеки можуть бути:

- забезпечення фінансової стійкості та незалежності авіакомпанії;
- забезпечення авіакомпанії сучасним парком повітряних суден (придбання, оренда);

## **ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ**

---

- своєчасне забезпечення та контроль за витратами пально-мастильних матеріалів в авіакомпанії;
- розробка системи відбору, найму та навчання персоналу;
- контроль та забезпечення вимог міжнародних стандартів по екологічних нормах;
- забезпечення високого рівня юридичного захисту по всіх напрямках діяльності авіакомпанії;
- розробка заходів щодо підвищення безпеки польотів;
- розробка способів щодо захисту конфіденційної інформації в авіакомпанії.

Зрозуміло, що авіакомпанія не може існувати без впливу зовнішнього середовища. Таким чином, механізм забезпечення економічної безпеки авіакомпанії повинен одночасно враховувати взаємодію внутрішнього і зовнішнього середовища. Зважаючи на це процес забезпечення економічною безпекою складається з двох блоків:

- блок 1 – зовнішнє середовище;
- блок 2 – внутрішнє середовище.

В першому блоці розглядається взаємодія суб'єктів зовнішнього середовища та вплив зовнішніх факторів на діяльність (розвиток) авіакомпанії. Необхідно відзначити, що фактори зовнішнього середовища мають однаковий вплив на всі авіакомпанії України, що призводить до різноманітного реагування внутрішніх середовищ авіакомпаній.

Тому основна увага в даному механізмі приділяється блоку 2. Залежно від впливу зовнішнього середовища та планування своєї діяльності, авіакомпанія може визначити основні напрямки та процес забезпечення економічної безпеки. Процес забезпечення економічної безпеки авіакомпанії може складатися з таких етапів:

- оцінка поточного рівня забезпечення функціональних складових економічної безпеки авіакомпанії;
- аналіз загроз негативних впливів та причини їх виникнення;
- планування комплексу заходів щодо забезпечення функціональних складових економічної безпеки авіакомпанії;
- проведення розрахунку витрат та планової ефективності запропонованих заходів;
- оцінка та відбір альтернативних проектів щодо забезпечення функціональних складових економічної безпеки авіакомпанії;
- оперативна реалізація запланованих дій щодо забезпечення функціональних складових економічної безпеки авіакомпанії.

Кожен з розглянутих етапів є невід'ємною частиною процесу забезпечення економічної безпеки авіакомпанії.

В загальному вигляді в кожному випадку, вивчаючи порядок формування системи безпеки фірми, підприємства, банку, інших організацій треба всебічно і ґрунтовно висвітлити питання створення ради безпеки, формування персоналу служби економічної безпеки, затвердження загального положення та посадових інструкцій.

Детально слід опрацювати конкретні способи формування економічної безпеки за окремими функціональними елементами. На всіх великих і середніх підприємствах (в організаціях) зазвичай створюються автономні служби безпеки, а безпека функціонування невеликих фірм може забезпечуватися територіальними (районними або міськими) службами, що в них фірма наймає одного чи кількох охоронців. Такі служби охорони, як правило, створюються при місцевих органах внутрішніх справ або при державній службі безпеки. На нашу думку, в структурі

## **ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ**

---

типових служб безпеки повинен обов'язково бути підрозділ, до функцій якого входить такий елемент системи безпеки, як безпека перевезень.

Наша держава найбільше приділяє уваги впливу на формування економічної безпеки підприємства. Використовуючи прямі і непрямі важелі втручання, вона створює і регулює економічні умови діяльності підприємств, що призначені для захисту економічних інтересів держави і його національної економіки. До законодавства України щодо економічної безпеки належить: Конституція України; Кримінально-процесуальний кодекс України; Кодекс адміністративних правопорушень; Цивільний кодекс України; Господарський кодекс України; Закон України «Про Антимонопольний комітет України»; Закон України «Про захист від недобросовісної конкуренції»; Закон України «Про захист економічної конкуренції» тощо.

Державне регулювання діяльності підприємств здійснюється за напрямками: проведення антимонопольної політики; забезпечення правової основи діяльності підприємства; регулювання ринку; проведення інвестиційної політики; формування системи оподаткування; формування та розвиток інфраструктури підприємства; регулювання інноваційних процесів. Особливу увагу нині слід звернути на таку вимогу до системи національної економічної безпеки, як законність її функціонування. Ця законність повинна ґрунтуватись на відповідній нормативно-правовій базі, що забезпечуватиме ефективне функціонування системи.

Нормативно-правова база повинна виконувати такі основні функції:

- встановлювати та регулювати взаємовідносини між суб'єктами національної економічної безпеки, визначати їх права, обов'язки та відповідальність;
- визначати порядок створення та застосування сил і засобів забезпечення національної економічної безпеки.

Яскравим прикладом державного регулювання може бути відновлення в листопаді 2011 р. діяльності урядової Міжвідомчої комісії з питань протидії протиправному поглинанню та захопленню підприємств, утвореної ще в 2006 р. В обґрунтованих матеріалах вказується, що шляхом зумисного доведення до банкрутства та рейдерського захоплення постраждали ряд підприємств, і серед них Чорноморське морське пароплавство, Ізюмський тепловозоремонтний завод, акціонерна судноплавна компанія «Укррічфлот». В Україні зараз за даними зведеної інформації по Департаменту з питань банкрутства станом на 01.05.2011 загальна кількість підприємств, які перебувають у процедурах банкрутства складає 14265 (до них недавно потрапило і Азовське морське пароплавство), з них: державних підприємств – 311. Кількість припинених протягом квітня 2011 р. справ – 674, з них державних підприємств – 11; підприємств, у статутному фонді яких частка державної власності перевищує 25 відсотків – 4; відсутнього боржника – 445. Ліквідовано – 521 підприємство. Кількість порушених справ про банкрутство протягом квітня 2011 – 730 справ. Саме це спонукало посилити антирейдерську діяльність на високому рівні.

З метою підвищення рівня захисту господарювання від «рейдерства» багато практиків та економістів-науковців вважали цілком обґрунтованим і доцільним створити при Міністерстві внутрішніх справ України відповідний підрозділ, який займався б виключно питаннями злочинних дій по щодо суб'єктів господарювання, в тому числі, рейдерства із звітуванням про кількість злочинів у цій сфері та відсоток їх розкриття.

Важливим питанням є сьогодні правове регулювання захисту конфіденційної інформації, тобто документовані або публічно не оголошені відомості про події та явища, що відбуваються у суспільстві, державі та навколишньому середовищі.



## **ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ**

---

Основні види інформації: статистична; адміністративна; масова; про діяльність державних органів влади; правова; про особу; соціологічна тощо. Підстави виникнення права на інформацію:

- створення інформації своїми силами і за свій рахунок;
- договір на створення інформації;
- договір, що містить умови переходу права власності на інформацію до іншої особи.

В умовах розвитку ринкових відносин, жорсткої конкуренції важливу роль для ЕБП відіграє захист комерційної таємниці та конфіденційної інформації (тобто з обмеженим доступом). Розглядаючи локальні нормативи захисту, особливо прискіпливої уваги заслуговують статут і положення, колективні та індивідуальні угоди, правила складання окремих складових частин з метою забезпечення економічної безпеки, посадові інструкції. Потрібно вирішувати питання державної підтримки проблемних підприємств, її зміст, обсяги та умови надання. Зокрема ними можуть бути підприємства міського електротранспорту, моторвагонні депо залізничного транспорту, що виконують приміські перевезення пасажирів. Через велику кількість 26-ти категорій пільговиків багато з них є збитковими і потребують державної фінансової підтримки.

В Україні однією з найбільших проблем забезпечення національної економічної безпеки є в гранична зношеність обладнання у більшості виробництв. Не стала винятком і транспортна галузь. Так на залізницях зношеність досягає 60–80 % в колійному, локомотивному, вагонному господарстві, засобах сигналізації, централізації та зв'язку тощо. В цій ситуації ставка на модернізацію виробництва на базі тільки вітчизняного потенціалу може привести транспорт до відставання від європейських та світових стандартів. Тому активне залучення закордонних передових технологій є суттєвим фактором зміцнення не тільки транспорту, а і національної економічної безпеки України. Досить навести приклади закупівлі автобусів і вантажних автомобілів європейського класу, південнокорейських швидкісних електропоїздів «Хюндай», багатомісних літаків типу «Боїнг» та А-320, використання при виконанні модернізації колійного господарства машин і механізмів австрійської фірми «Плясер і Тойрер», а при реконструкції автодоріг італійських технологій.

Всі транспортні підгалузі мають в своєму підпорядкуванні локомотиво- і вагоноремонтні підприємства, авіаремонтні й авторемонтні заводи, судноремонтні та суднобудівні підприємства тощо. З транспортною системою тісно взаємодіють промислові підприємства галузі транспортного машинобудування з виробництва електровозів і тепловозів, вантажних і пасажирських вагонів, електропоїздів і дизельпоїздів, літаків і вертольотів, різноманітних морських і річкових суден, вантажних та легкових автомобілів, автобусів, тролейбусів і трамваїв для міського транспорту, вагонів метро. Конкурентоспроможність української транспортної системи об'єктивно потребує створити ринок продукції машинобудування за стандартами ЄС, що забезпечить їх ЕБП та галузі.

У непростих умовах фінансової кризи, актуальним є питання, наприклад, технічного і технологічного переозброєння залізниць на всій території України. Лише це забезпечить якісний ривок галузі залізничного транспортного машинобудування, адже для того, щоб бути конкурентоспроможною, їй необхідно відповідати сучасним вимогам, висунутим до транспорту. Успішна реалізація обраного напрямку розвитку галузі залежить від системної інтеграції й координації процесів реалізації актуальних бізнес-інтересів виробників залізничної техніки й компонентів інфраструктури залізничного транспорту; підвищення

## ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

конкурентоспроможності продукції залізничного машинобудування на основі інноваційного розвитку й поліпшення якості; удосконалення системи добросовісної конкуренції й захисту бізнес-інтересів вітчизняного транспортного машинобудування; створення нової системи технічного регулювання й розвитку нормативно-технічної бази транспортного машинобудування. У цих умовах на перший план висуваються питання управління економічною безпекою підприємств. Науковці Української державної академії залізничного транспорту (Харків) виконали науково-дослідну роботу, де як об'єкта дослідження було обрано провідні підприємства залізничного транспортного машинобудування України: ВАТ «Стаханівський вагонобудівний завод», ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ВАТ «Київський електровагоноремонтний завод», ВАТ «Дніпропетровський завод з ремонту та будівництву пасажирських вагонів», ВАТ «Дніпровагонмаш». Отримані розрахунки свідчать про те, що підприємства мають досить високі показники ліквідності, ділової активності, фінансової стійкості та рентабельності, займають значну нішу на ринку транспортної продукції. Саме тому, відчуваючи конкурентний тиск, необхідна постійна робота щодо запобігання внутрішніх і зовнішніх негативних впливів (загроз), а також інвестиційна підтримка умов, що забезпечують належний рівень економічної безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування. Прикладом, гідним наслідування, є позитивні зрушення щодо майбутнього завантаження виробництва рухомого складу на ВАТ «Крюківський вагоннобудівний завод».

Механізм управління економічною безпекою підприємства – це сукупність організаційно-економічних, правових і морально-психологічних методів, заходів, сил і засобів, за допомогою яких суб'єкти впливають на об'єкти для досягнення цілей безпеки і розв'язання поставлених перед ними завдань. Серед існуючих засобів забезпечення безпеки передусім варто виділяти технічні, організаційні, фінансові, кадрові, інформаційні, правові, інтелектуальні тощо. З їх допомогою, виконуються завдання щодо забезпечення безпеки бізнесу та підприємств, фірм, банків.

За допомогою технічних засобів, таких як відео- та радіоапаратура, загородження, охоронно-пожежні системи тощо, вирішуються завдання зі спостереження за об'єктами. З допомогою організаційних заходів створюються спеціальні підрозділи, зони безпеки, пости, патрулі тощо. Наочним прикладом необхідності їх може слугувати стан на київській кільцевій міській електричці, яка повністю введена в дію у жовтні 2011 року і має 14 зупиночних пунктів, з них шість мають безпосередній вихід на всі три лінії метрополітену. На входах на платформи поставлено квиткові каси, турнікети, є чергові. Але справа не доведена до кінця, бо з іншого боку посадочних платформ вхід вільний, оскільки не має ніякого контролю, наприклад, на зупинках Троєщина, Сирець, Zenit, Вишгородська. Навіть на станції Київ-Петрівка вхід на платформу з обох кінців вільний. Безквитковому проїзду сприяє і відсутність контролю під час руху. Таким чином, застосування окремих засобів безпеки поодиночці не дає необхідного ефекту; він стає можливим лише на комплексній основі, за рахунок комбінування і використання різних засобів безпеки. При цьому обов'язково враховуються особливості конкретних об'єктів безпеки і умови забезпечення їх захисту.

Переведені зі статичного в динамічний стан засоби безпеки стають методами, тобто прийомами, способами дії. Відповідно, можна казати про технічні (спостереження, контроль, ідентифікація тощо), організаційні (створення зон безпеки, режим, розслідування, встановлення постів, патрулів тощо), інформаційні (складання характеристик на працівників, обробка аналітичних матеріалів, ведення обліку конфіденційного характеру тощо), фінансові (матеріальне стимулювання

## ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

працівників, що мають досягнення в забезпеченні безпеки, грошове заохочення інформаторів тощо), правові (судовий захист законних прав та інтересів, сприяння правоохоронним органам тощо), кадрові (підбір, розстановка, навчання і виховання персоналу, що забезпечує безпеку підприємства, тощо) й інтелектуальні (патентування, сертифікація продукції, забезпечення захисту торгової марки та ін.) методи.

Критерій, як засіб оціночного судження, відображає бажаний стан бізнесу в контексті його економічної безпеки, тоді як показники оцінюють досягнутий її рівень. Внаслідок цього звертається увага на нормативний характер критеріїв економічної безпеки, що характеризують принцип, підхід до оцінювання рівня економічної безпеки, тоді як показники – безпосередній спосіб її оцінювання. Показники ЕБП виражають кількісну характеристику явищ і процесів.

В загальному вигляді критерій оцінювання рівня ЕБП  $P_{EB}$  можна виразити такою формулою:

$$P_{EB} = \frac{BI_t}{It_{EB}},$$

де  $BI_t$  – брутто-інвестиції в  $t$ -му році;

$It_{EB}$  – інвестиції в  $t$ -му році, необхідні для забезпечення його ЕБП.

Зрозуміло, що чим ближче величина співвідношення до 1, тим вищий рівень ЕБП.  $P_{EB}$  може оцінюватися в різних періодах – поточному і прогнозованому, точніше – поточному.

Отже, критерій – поняття ширше, ніж показник, і часто за того самого критерію можлива ціла низка показників. Разом з тим вони тісно пов'язані між собою: науково обґрунтований вибір критерію зумовлює певну систему показників, і навпаки – якість показника визначається тим, наскільки він повно і об'єктивно характеризує обраний критерій. Щодо оцінки економічної безпеки підприємства, то існують різні підходи, зокрема, індикаторний, ресурсно-функціональний, програмно-цільовий та прибутковий, а також низка інших. При цьому особливу увагу слід приділити вивченню ресурсно-функціональної концепції, що передбачає комплексний підхід до тлумачення цього явища, розглядаючи його як результат взаємодії усіх господарських механізмів фірми. 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).

З розвитком бізнесу потреба в інформації про конкурентів, клієнтів або партнерів набуває дедалі більшої ваги й актуальності для успішного й стабільного функціонування фірми. Конкурентна розвідка як невід'ємний компонент історичного розвитку продуктивних сил змінювала характер, форми й прояви

## ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

відповідно до еволюції способів виробництва та рівня розвитку науки й техніки. В історичному аспекті економічна розвідка є давнішою від військової й політичної. Дослідження відкритих інформаційних джерел, що стосується основних тенденцій бізнесу й намірів конкурентів, аналізу ризиків та вразливостей, професійно закріпилося на Заході з його більш розвиненими ринками, отримавши назву «конкурентної розвідки». У вітчизняному бізнесовому середовищі цей термін поки що не є широковживаним. Тому можна натрапити на його еквіваленти – як-от «ділова розвідка», «бізнес-розвідка». Часто саме бізнесову розвідку мають на увазі, коли, не уточнюючи хто, чим, заради чого займається, висловлюються щодо «інформаційно-аналітичної роботи», «моніторингу» тощо.

Необхідно одразу розмежувати поняття розвідка і промислове шпигунство. Вони різняться між собою за змістом, хоча мають спільну мету. Так, метою як конкурентної розвідки, так і промислового шпигунства є одержання інформації, яка б дала можливість здобути конкурентну перевагу на ринку. Головною відмінністю між конкурентною розвідкою та промисловим шпигунством є методи й способи отримання інформації. Все, що використовується розвідником, є законним. Промисловий шпіонаж, навпаки, передбачає нелегальні методи й технології. Служба конкурентної розвідки користується тільки відкритими джерелами, оскільки робота розвідника – інформаційно-аналітична, тобто збирання й обробка різних даних, що впливають або можуть вплинути на розвиток бізнесу. Шпигунство полягає в оперативній роботі, зокрема в незаконному проникненні на територію конкурента, знятті інформації з каналів зв'язку, стеженні, підкупі, шантажі, викраденні інформації, отриманні різних даних комерційної таємниці. Якщо об'єктом економічного шпигунства (стороною, що здійснює активні дії) є держава в особі своїх спецслужб, то щодо промислового – таким є окремий підприємець, фірма, тобто фізична чи юридична особа.

Наведемо приклад стосовно транспорту. Відомо, що декілька останніх років держава приділяла велику увагу завершенню будівництва авіатранспортного літака Ан-70. У травні 2011 р. рішеннями компетентних органів з України було вислано двох дипломатичних співробітників посольства Чехії. Вони були звинувачені в шпигунстві, зокрема, організацією збору даних стосовно літака Ан-70, а саме стан розробки в цілому та окремих його вузлів, переліком майбутніх угод по його продажу, можливі інвестори та обсяги інвестицій тощо. У серпні 2012 р. відбулись переговори на високому рівні між Україною та Росією щодо спільного виробництва літака АН-70.

За основу організації роботи із захисту комерційної таємниці доцільно взяти вимоги, що належать до порядку допуску до державних секретів, який чітко регламентований Законом України «Про державну таємницю». Під допуском до комерційної таємниці слід розуміти письмове розпорядження керівника (власника) підприємства або уповноваженої ним особи, яке надає конкретному співробітникові підприємства право на роботу або ознайомлення з документами, виробами та іншими носіями інформації, які класифіковані підприємством як комерційна таємниця. В Україні на підприємстві, як правило, встановлюється триступенева система важливості комерційної таємниці, яка позначається такими обмежувальними грифами:

«Комерційна таємниця – особливо важливо» («КТ-ОВ»).

«Комерційна таємниця – суворо конфіденційно» («КТ-СК»).

«Комерційна таємниця – конфіденційно» («КТ-К»).

Допуск до комерційної таємниці можуть мати особи не молодше 18 років. Слід звернути увагу на те, що найвизначальнішу роль у формуванні економічної безпеки

## ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

кожного підприємства відіграють її фінансова, а також інтелектуально-кадрова та техніко-технологічна складові. Економічна безпека має безпосередньо включати ґрунтовний складник – фінансову безпеку, або безпеку фінансово-кредитної сфери. На фінансах базується економіка будь-якої країни, фінанси – «кров» економічної системи держави, без якої економіка будь-якої країни в сучасних умовах не може функціонувати. Тому фінансова безпека має входити окремою підсистемою до системи економічної безпеки. У зв'язку з цим проблема належної підтримки фінансової безпеки держави є досить актуальною, оскільки зачіпає всі галузі національного господарства, приватних підприємців, усі верстви населення, усе суспільство і державу в цілому.

Складники фінансової небезпеки: невирішені проблеми фінансової залежності, тобто її національної економіки від інших країн; неконтрольований відтік за межі України фінансових ресурсів; фінансовий аспект криміналізації суспільства та діяльності тіньових структур. Фінансово-кредитна система країни містить такі сектори: грошово-кредитний, бюджетний, валютний, банківський, інвестиційний, фондовий, страховий. Відповідно до цих секторів будується і безпека грошово-кредитного сектора тощо.

Банківську систему України становлять сьогодні Національний банк України з мережею своїх органів і комерційні банки. Звичайно, банківська система обслуговує різних клієнтів. Однак транспортна галузь має свої банківські установи, зокрема «Експрес-банк» для залізничного транспорту; банк «Укравтодор», Морський банк тощо, які певною мірою гарантують економічну безпеку відповідних транспортних підприємств. Зрозуміло, що заставою виживання й основою стабільного положення підприємства служить розумна організація грошових потоків, яка робить істотний вплив на кінцеві результати його господарювання.

Термін «грошовий потік» – cash-flow (англ.) – з'явився в іноземній літературі по фінансовому аналізу та фінансовому менеджменту наприкінці 50-х років минулого сторіччя. Початково термін використовувався виключно у процесі визначення вартості фінансових активів та оцінки ефективності реальних інвестиційних проектів. Пізніше грошові потоки набули значно ширшого значення та використання у фінансовій практиці. Останнє було зумовлено поступовим переходом від всебічного дослідження показників прибутковості до розгляду ліквідності, платоспроможності та фінансової стійкості тощо. Фінанси підприємств являють собою систему економічних відносин, пов'язаних з формуванням, розподілом і використанням коштів у процесі здійснення ними господарської діяльності. При проведенні фінансового аналізу суб'єкта господарювання особливу увагу звертають на показники платоспроможності, ліквідності, рентабельності тощо.

Прикладом нехтування ЕБП стали нещодавні події в акціонерній судноплавній компанії «Укррічфлот» заснованій у листопаді 1992 р. Власниками акцій компанії є понад 70 тис. фізичних та юридичних осіб з України, близького та далекого зарубіжжя, які щорічно одержували дивіденди. До складу АСК «Укррічфлот» входять Дніпропетровський, Запорізький, Херсонський, Миколаївський, Чернігівський річкові порти, судноремонтні, суднобудівні підприємства на Дніпрі та Дунаї, страхова, експедиторська, брокерська та агентські компанії. Компанія мала статус національного перевізника та сертифікована відповідно до міжнародного стандарту якості ISO 9002. До сфери діяльності АСК «Укррічфлот» та її дочірніх підприємств належать організація перевезень вантажів і пасажирів морським та річковим флотом, вантажно-перевантажувальні роботи у портах,



## **ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ**

---

суднобудування і судноремонт, фрахтування та агентування флоту, туризм тощо. Головним напрямом діяльності підприємства є здійснення перевезень вантажів морським і річковим флотом.

Компанія входить до найбільших і найавторитетніших перевізників континенту. Про це свідчить членство її у Міжнародній асоціації судновласників Чорноморського басейну (БІМСА), Балтійській і Міжнародній морській раді (БІМКО), Конференції директорів дунайських пароплавств та Асоціації судновласників України. До складу компанії входять понад 200 самохідних та несамохідних суховантажних суден загальною вантажопідйомністю понад 400 тис. тонн. Вказані судна стабільно працюють на перевезеннях по річці Дніпро експортно-імпорتنих вантажів та вантажів між портами 40 країн світу в Дніпровському, Дунайському, Чорноморсько-Азовському та Середземноморському басейнах.

Основу вантажопотоків складають металопродукція, залізорудний концентрат, мінерально-будівельні матеріали, брухт чорних металів, мінеральні добрива, боксити, вугілля, зернові та генеральні вантажі, контейнери тощо. Поряд з вантажними перевезеннями АСК «Укррічфлот» здійснює перевезення пасажирів на місцевих лініях та туристів на комфортабельних круїзних лайнерах за маршрутами, що проходять через придніпровські міста – Канів, Кременчук, Дніпропетровськ, Запоріжжя; Усть-Дунайськ, Одеса, Ялта, Севастополь; болгарські та румунські морські курорти Несебр, Бургас та Констанца.

АСК «Укррічфлот» – єдина з судноплавних компаній України, яка будує флот за рахунок кредитів Європейського банку реконструкції та розвитку, наданих без жодних гарантій з боку держави. У компанії постійно впроваджуються сучасні інформаційно-комп'ютерні технології управління транспортним процесом, бюджетування та ін. на базі корпоративної комп'ютерної мережі, які дають можливість менеджменту всіх рівнів управління підвищити рівень та якість рішень, пов'язаних з ефективною експлуатацією флоту та забезпеченням фінансової стабільності підприємства.

Проте декілька років тому відбулося захоплення «чорними рейдерами» власності АСК «Укррічфлот» за класичною схемою: дискредитація керівництва і діяльності АСК в засобах масової інформації через невиконання дивідендів та велику кредиторську заборгованість, численні судові процеси і захоплення приміщень та майна з допомогою силових структур, зокрема, співробітників організацій «Беркут». В жовтні-листопаді 2007 року відбулось проведення позачергових зборів акціонерів і повна заміна керівництва АСК «Укррічфлот», членів Наглядової ради АСК, а також передача ведення реєстру цінних паперів АСК «Укррічфлот» новому реєструтримувачу – Відкритому акціонерному товариству «Український енергетичний реєстр» від колишнього ТОВ «Акціонер-Річфлот-Реєстратор».

За орієнтовними розрахунками авторів нові господарі АСК «Укррічфлот» витративши на рейдерську операцію близько 60 млн гривень, натомість отримали у свою власність в сукупності майна та матеріальних ресурсів в розмірі на 1 млрд гривень. З того часу минуло п'ять років. Річні загальні збори акціонерів проведені 19.04.2012 показали, що публічне акціонерне товариство «Судноплавна компанія «Укррічфлот» працює не досить ефективно. В 2010 році збитки товариства склали 113,28 млн грн, 2011 році – фінансові збитки досягли майже 5 млн грн. Якщо в 2010 році обсяг перевезень вантажним флотом складав 3,55 млн тонн, то в 2011 році він зменшився на 17,3%. Знизилися обсяги і морських перевезень. Закрито ряд річкових підрозділів, наприклад, ліквідовано філію АСК «Укррічфлот» «Чернігівський суднобудівний-судноремонтний завод», але збережено право землекористування. Власний капітал ПАО складає 895 млн грн. На нашу думку,

## ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

менеджмент компанії недостатньо активний в пошуках вантажів. Так в останні роки залізничники не повністю забезпечують вагонами-зерновозами потреби в його перевезенні, і особливо на експорт, а ПАО «Укррічфлот» не скористалось позитивною кон'юнктурою. Ось чому зернотрейдери роблять інвестиції. Наприклад, в серпні 2012 року відбулось відкриття річкового перевантажувального зернового терміналу СП «Нібулон» у селі Чирське Переяслів-Хмельницького району Київської області. Площа терміналу – понад 5 га. Він розрахований на зберігання 75,6 тис. т. зерна, потужність сушарок – 3 тис. т на добу. Потужність відвантажування на водний транспорт – 10 тис. т на добу. Принагідно відмітити, що СП «Нібулон» планує здійснювати ці перевезення своїми плавзасобами, хоч це фактично обов'язок ПАО «Укррічфлот». Загальна робота водного транспорту в Україні показана на рисунку.

У радянські часи в умовах планової економіки такі явища, як несумлінна конкуренція, промислове шпигунство, рекет, корупція, організована економічна злочинність, тіньова економіка хоча й мали місце, але визначно менших масштабах, ніж зараз. Для боротьби з цими явищами в основному використовувалися державна система правоохоронних органів, державні служби безпеки. Підприємствам не було необхідності приділяти настільки пильну увагу забезпеченню своєї економічної безпеки. Підприємство не боялося розоритися, потрапити в «боргову яму», йому не треба було ризикувати, тому що за його спиною стояв власник – держава, що простить борги, надасть субсидії за рахунок успішно працюючих підприємств. Наочним прикладом цього на залізничному транспорті є пасажирські приміські перевезення, які в Україні є збитковими через низькі тарифи та велику кількість пільговиків. Вихід було знайдено за рахунок перехресного субсидування рентабельними вантажними перевезеннями.

Таке становище збереглося і до теперішнього часу і стає важкою проблемою для майбутнього реформування залізничної галузі. Аналогічний стан склався з перевезеннями пільговиків і на міському електротранспорті.

Головне завдання реформування в транспортній галузі – це визначити роль і місце діючих підприємств у господарській системі, організувати процес ліквідації неефективних підприємств, забезпечити ЕБП. Так, за рахунок всебічної і ретельної економічної оцінки роботи тупикових станцій малодіяльних дільниць є можливість об'єктивно визначати загальний фінансовий результат та приймати рішення щодо доцільності і експлуатації відповідного роздільного пункту залізниці.

Удосконалення господарської діяльності залізниць у період їх реформування залежить від ефективності роботи їх багатопрофільних складових об'єктів, у тому числі тупикових станцій малодіяльних залізниць. За орієнтовними даними до таких належить майже 23% протяжності колій. Додаткові збори тупикових станцій становлять лише 4% загальних зборів від вантажних залізничних перевезень. На прикладі Південно-Західної залізниці розраховано визначення доцільності подальшого функціонування тупикових станцій малодіяльних залізниць або взагалі їх закриття як розподільчого пункту.

## ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

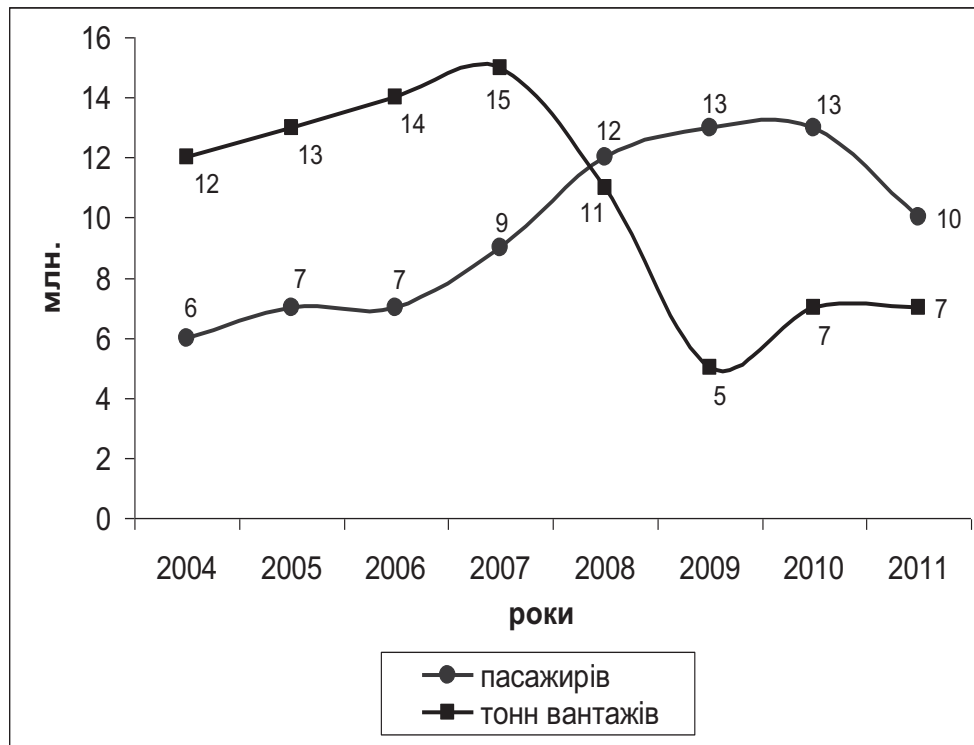


Рис. 1. Динаміка обсягів перевезень водним транспортом в Україні

Правове забезпечення захисту комп'ютерної інформації в Україні здійснюють, насамперед, Конституція України, Закон України «Про інформацію», Закон України «Про захист інформації в автоматизованих системах», Кримінальний кодекс України, а також Закон України «Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах», що регулює відносини у сфері захисту інформації в інформаційних, телекомунікаційних та інформаційно-телекомунікаційних системах. Інформаційно-телекомунікаційна система – сукупність інформаційних та телекомунікаційних систем, які у процесі обробки інформації діють як єдине ціле. Взагалі, до інфокомунікаційних послуг належить збирання, введення, записування, перетворення, зчитування, зберігання, знищення, реєстрація, приймання, отримання, передавання тощо.

Інформаційна безпека комп'ютерних систем та аспекти інформаційної безпеки: доступність – можливість за відповідний час отримати необхідну інформацію; цілісність – актуальність і несуперечність інформації, її захищеність від руйнування і несанкціонованих змін; конфіденційність – захист від несанкціонованого доступу. Способи спотворення інформації – це несанкціонована зміна її змісту, порушення цілісності, у тому числі й часткове знищення. Важливою складовою інфокомунікаційних послуг для транспортних підприємств має стати інформаційна безпека, і, в першу чергу комп'ютерних систем. В загальному вигляді управління безпекою інформації призначене для: розробки заходів щодо забезпечення закритості інформації та контролю за їх здійсненням; захисту баз даних від несанкціонованого доступу; дотримання конфіденційності при наданні даних; класифікації рівня безпеки мережі зв'язку. Звичайно, наведений перелік завдань не є вичерпним і

## ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

обов'язковим для всіх адміністрацій зв'язку, але він практично охоплює всі аспекти цієї проблеми. Відомо, що існує п'ять видів захисту інформації: аутентифікація об'єктів походження даних; управління доступом до інформації; забезпечення конфіденційності даних; забезпечення цілісності даних; забезпечення неможливості зречення від походження, доставки інформації за допомогою таких елементів механізму її захисту, як шифрування, електронний підпис, списки управління доступом, паролі, списки можливостей, мітки, нотаріальне свідоцтво та ін.

Управління доступом до інформації включає функції, що гарантують контрольований доступ уповноважених на це осіб до управління ресурсами мережі та забороняють такий доступ іншим особам, а також виключають несанкціоновані дії користувача системи управління. Це забезпечення санкціонованого доступу до інформації з боку організацій, що експлуатують мережу; дотримання конфіденційності даних (надання інформації користувачам, які мають дозвіл на доступ до неї); контроль за наданням права доступу до інформації; забезпечення кількох рівнів доступу до системи управління; складання звітів про сеанси робіт із системою управління та способи несанкціонованого доступу; підтримання в системі управління безпекою інформації даних щодо управління доступом.

Ефективне управління безпекою має здійснюватися як у межах усієї системи управління, так і в межах операційної системи сервера та окремої прикладної програми в конкретному підприємстві. Зазначимо, що інформація від несанкціонованого доступу може захищатися також фізичними засобами, наприклад, розташуванням сервера в спеціально облаштованому приміщенні. Захист інформаційних даних стає все більш актуальним і на залізничному транспорті, адже з 1 липня 2011 р. залізничний транспорт України почав працювати з використанням електронного перевізного документа та перейшов на абсолютно новий рівень надання послуг. За допомогою документів в електронному вигляді, що інформують про відвантажену продукцію, на сервері Укрзалізниці в концентрованому вигляді знаходиться величезний масив інформації про вантажні перевезення в країні. В багатьох випадках ця інформація становить комерційну таємницю або носить конфіденційний характер. Системі захисту в Головному інформаційно-обчислювальному центрі Укрзалізниці була приділена належна увага. Зокрема, значну увагу було приділено системі захисту програмно-технічного комплексу. Сервери архіву розміщені у спеціальних екранованих шафах. Зв'язок з електронним архівом здійснюється через шифровані канали зв'язку. Також забезпечено повне дублювання наявної інформації. Є надійні заслони проти будь-якого втручання із зовні. В приміщенні, де знаходяться сервери, підтримується стабільний температурний режим, забезпечено дублювання джерел живлення, захищено електронний підпис клієнта.

В основі системи безпеки інформації лежить людський чинник, де найбільш обізнаним є персонал підприємства, що має певний доступ і володіє конфіденційною інформацією. Ось цей персонал, що належить до менеджерів вищої ланки і може стати за певних умов джерелом інформації для рейдера. В перекладі з англ. «рейдер» – загарбник, а також їх називають фахівцями з поглинання та злиття підприємств. Тому питання управління персоналом, роботи якого пов'язані з обробкою або зберіганням та використанням важливої інформації, електронних баз даних, документів як паперових так і на технічних носіях включаються в число головних при рішенні проблем забезпечення безпеки інформації під час антирейдерських заходів.

Негативний вплив на ЕБП здійснюють злочини у сфері економіки і бізнесу, які називають економічними. Економічні злочини являють собою суттєву небезпеку для

## ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

ЕБП не лише через значну поширеність та різноманітність проявів злочинної економічної діяльності, але й через соціально небезпечний характер цих діянь. Проблема забезпечення економічної безпеки, уникнення та боротьби з економічними злочинами на підприємстві стає особливо актуальною у наш час, адже українські сучасні підприємства прагнуть бути рентабельними та прибутковими в умовах жорсткої та не завжди чесної конкуренції з боку вітчизняних та зарубіжних фірм, з якою вони стикаються внаслідок соціально-економічної трансформації в Україні.

Засновником теорії економічної злочинності є американський учений Е. Сазерленд, який увів до наукового вжитку поняття «білокомірцевої злочинності» ще в 1939 р., тобто як злочин, що здійснюється респектабельною людиною з високим соціальним статусом у процесі виконання професійної діяльності. Розглядається це поняття як одне з джерел утворення тіньової економіки в межах розробки спеціальної теорії детінізації економіки, її категоріального апарату, придатного об'єктивно відобразити та дати наукове пояснення економічним, криміногенним та іншим юридично значимим аспектам технологій тіньового фінансово-господарського обороту речей, прав, дій.

Економічні злочини – це діяння (дії чи бездіяльність), здійснені з протиправним використанням легітимних технологічно-облікових операцій, фінансово-правових інструментів, організаційно-регулятивних та контрольно-управлінських прав і повноважень, які з корисливих чи інших протиправних мотивів (підрив репутації, безкорисливе розголошення комерційної таємниці і та ін.) посягають на відносини, які охороняються кримінальним законом і пов'язані з фінансово-господарськими, організаційно-регулятивними, технологічно-обліковими і цивільно-правовими операціями щодо цивільного обороту коштів, речей, прав, дій. Економічна злочинність – це сукупність економічних злочинів, здійснених в сфері цивільного обороту за певний період часу, яка характеризується кількісними і якісними показниками, але за технологією вчинення ця категорія злочинів водночас має латентний характер.

Безумовними ознаками належності до економічних злочинів є: 1) корисливість та умисність злочинів; 2) здійснення в процесі професійної діяльності, використання службового становища, коруптованість; 3) здійснення повноцінними суб'єктами економічних відносин, маскуванню під законну економічну діяльність або «невдалу» економічну діяльність; 4) швидке реагування на зміни в економіці та законодавстві, ринковій кон'юктурі, легка адаптація до нових форм і методів ведення підприємницької діяльності; 5) високоінтелектуальний характер; 6) широке застосування в злочинній діяльності різноманітних технічних засобів та останніх досягнень науково-технічного прогресу; 7) значний розмір збитків; 8) множинний характер проявів злочинної діяльності; 9) перерозподіл матеріальних благ як наслідок економічних злочинів; 10) тривалий, систематичний характер; 11) здійснення без використання насильства; 12) високий рівень латентності.

Мета економічної злочинності полягає в одержанні прибутків, економічної користі, але її досягнення здійснюється з використанням незаконних прийомів і способів. Ним на практиці визнається не будь-яке розкрадання майна, а лише те, що вчинене працівником підприємства, який мав доступ до майна, або в разі, якщо майно було ввірене працівникові, або якщо особа виконувала адміністративно-розпорядницькі чи організаційно-господарські функції щодо майна. Іншими словами, до економічних доцільно відносити лише такі злочини, які вчинюються в процесі економічної діяльності її суб'єктами - бізнесменами, службовцями управлінських, виробничих, комерційних структур, іншими суб'єктами бізнес-діяльності, які виконують професійні функції економічних агентів.



## ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

На проведених в кінці 2011 р. зборах Асоціації роботодавців України офіційно визнано, що 40 % економічної діяльності припадає в державі на тіньовий сегмент. Тіньова економіка – це економічна діяльність, яка не відображається в обліку та звітності суб'єктів підприємницької діяльності, а також не враховується і не контролюється державними органами і (або) спрямована на отримання неконтрольованого державою доходу, шляхом порушення чинного законодавства, від якої держава не одержує податкових надходжень.

Тіньова економіка є наслідком комерціалізації значної частини бюджетних коштів та коштів цільових і позабюджетних фондів, недосконалості законодавства, високого рівня корупції, широкого зростання кримінальних структур і фактичного злиття їх із суб'єктами підприємницької діяльності. Тіньова економіка характеризується більшою гнучкістю та динамічністю, ніж легальна. Вона має здатність швидко заповнювати ніші (що виникають в економічному просторі) та створювати додаткові робочі місця. Тіньова економіка насичує ринок товарами і послугами, збільшує доходи частини населення, посилює конкурентну боротьбу, стримуючи на певний час соціальні дестабілізаційні процеси в суспільстві. Проте вирішальним є негативний вплив тіньового сектора на національну економіку. Внаслідок існування тіньової економіки зменшуються доходи бюджету, зростає зовнішній і внутрішній борг, збільшується тіньовий капітал, зменшується інвестиційна привабливість держави, втрачаються можливості активної участі у глобалізаційних процесах. Втрати державою своїх регулюючих, контролюючих та інших соціально важливих функцій (внаслідок наявності тіньової економіки) неминуче супроводжується криміналізацією суспільства та зростанням організованої злочинності.

При цьому варто звернути увагу на протидію шахрайствам, які вчиняються в процесі кредитно-фінансовій діяльності, зокрема, псевдобанкрутству, коли боржник заявляє про свою неплатоспроможність, а сам переховує або передає за допомогою псевдоугоди чи інакше майно у володіння іншим особам. Найпоширеніші розповсюджені шахрайства та крадіжки в банківських установах: розкрадання грошових коштів вкладників шляхом повного або часткового неопробування; розкрадання облігацій державної позики та інших цінних паперів при купівлі їх у населення; розкрадання грошових коштів шляхом привласнення нарахованих відсотків по вкладах клієнтів та дивідендів по акціях, тощо.

На підприємствах транспорту повинні бути передбачені технологічні та функціональні дії щодо захисту від погроз економічної безпеки, в першу чергу – розробка та здійснення системи запобіжних, профілактичних заходів передбачає діяльність служби економічної безпеки; попереджувальна робота з персоналом та забезпечення комерційної таємниці; здійснення внутрішнього аудиту; протидія проявам економічної розвідки з боку конкурентів та кримінальних угруповань. Одним з видів економічних злочинів підризу ЕБП є фіктивні господарчі операції, які оформлені документально, але не здійснені на практиці господарчі операції, що приносять тіньовий прибуток ініціаторам та іншим учасникам такої операції. Наведемо приклад з міжнародних автоперевезень. Відомо, що в Європі існує Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ – IRU). В часи СРСР її членом було об'єднання «Союзтрансавто» (в Українській РСР їх автопідприємство базувалося в Луганську), а в незалежній Україні – АСМАП (Асоціація міжнародних автомобільних перевізників). Відзнакою членства в МСАТ є логотип «TIR», що наноситься на автомобілі і дає суттєві пільги при перетинанні кордонів. В перші роки після розпаду СРСР широко застосовувалася така злочинна схема. Десь в Австрії або Німеччині великий каміон (автофургон) завантажувався дефіцитною тоді відеотехнікою для одержувача, наприклад, в Казахстані. Після цього каміон успішно

## ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

проїжджав територію і перетинав кордони Польщі, України, Росії і Казахстану. В пункті призначення пред'являлися договір-постачання, товарно-транспортні накладні та інші супровідні документи, пломби, печатки митниць та прикордонників, але виявлялося, що вантаж зник, бо його могли розвантажити ще в Польщі. Починалися довготривалі судові позови, які врешті-решт ні до чого не призводили. Інколи в таких випадках на залізничному транспорті імітувалося пограбування вагонів, якщо не було супроводу охороною. Це ж стосується і з повернення податку на додану вартість, де як правило задіяні транспортні підрозділи.

**Висновки.** В умовах ринкової трансформації економіки модель зміцнення економічної безпеки (на всіх рівнях ієрархія управління) варто формувати на засадах забезпечення нарощування потенціалу економічної безпеки, обґрунтування пріоритетів економічного розвитку в умовах обмеженості ресурсів. При конкуренції між фірмами, підприємствами, організаціями, установами актуальною проблемою стає збереження інформації, що становить їхню комерційну таємницю. Безумовно, що при рівні технологічного прогресу, який маємо на сьогодні є доволі багато факторів, які можуть нанести матеріальну шкоду будь-якому підприємству. Саме тому, служба безпеки повинна бути присутньою на кожному з них, а стабільне функціонування, зростання економічного потенціалу будь-якого підприємства в умовах ринкових відносин багато в чому залежить від рівня ЕБП. На наш погляд, у сучасних умовах складовою частиною перспективного комплексу заходів повинна стати програма конкретних дій, спрямованих на створення надійної економічної безпеки підприємства. В умовах підвищення динамічності середовища функціонування під-

приємств, посилення конкуренції між видами транспорту та операторами зв'язку, зростання рівня корпоратизації вітчизняної економіки важливого значення набуває безпека корпоративних суб'єктів господарювання, головною метою якої є стійке й максимально ефективно забезпечення високого потенціалу розвитку підприємства в майбутньому за рахунок чіткої ідентифікації, аналізу, знешкодження або зменшення впливу загроз на діяльність підприємства.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Орлов П. І. Основи економічної безпеки фірми: Навчальний посібник. /Орлов П. І., Духов В. Є. – Харків: ТОВ «Прометей-Прес», 2004. – 284 с.
2. Козаченко Г. В. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення./ Козаченко Г. В., Пономарьов В. П., Ляшенко О. М. – К.: Лібра, 2003. – 208 с.
3. Камлик М. І., Економічна безпека підприємницької діяльності. Економіко-правовий аспект: Навчальний посібник. /Камлик М. І. – К.: Атіка, 2005. – 432 с.
4. Брягин О. В. Безопасность вашего бизнеса. Системный подход, аналитические материалы, практические рекомендации. /Брягин О. В. – К.: КНТ, 2006. – 228 с.
5. Аналітична інформація щодо реалізації державної політики у сфері банкрутства Державним департаментом з питань банкрутства за квітень 2011 року (Електронний ресурс) – Режим доступу: [http://www.sdb.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=47511&cat\\_id=38904](http://www.sdb.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=47511&cat_id=38904).
6. Сайт газети [www.magistral-uz.com.ua](http://www.magistral-uz.com.ua)