

Тетяна Олександрівна МУРЕНКО

кандидат економічних наук, доцент,
кафедра бухгалтерського обліку та аудиту,
Одеський національний економічний університет
E-mail: MurenkoTA@gmail.com

**ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК ОЦІНОЧНИХ ПОКАЗНИКІВ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Муренко, Т. О. Взаємозв'язок оціночних показників економічної безпеки підприємств залізничного транспорту [Текст] / Тетяна Олександрівна Муренко // Економічний аналіз: зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: В. А. Дерій (голов. ред.) та ін. – Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету “Економічна думка”, 2015. – Том 19. – № 2. – С. 103-108. – ISSN 1993-0259.

Анотація

Вступ. Проблеми оцінки економічної безпеки на всіх рівнях: держави, регіону або підприємства в сучасних умовах набувають усе більшої значущості. Як ефективність діяльності, так і власне функціонування підприємства залежить від ступеня захищеності його економічних інтересів, що визначається економічною безпекою держави загалом. Забезпечення національної безпеки України неможливе без реалізації окремих її складових, і насамперед транспортної, яка сприяє економічній стабільності та незалежності країни, ефективному використанню її транзитного потенціалу, зростанню конкурентних позицій на міжнародному ринку транспортних послуг.

Мета. Метою дослідження є виявлення взаємозв'язку оціночних показників функціональних складових економічної безпеки підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах та їх реалізація.

Метод (методологія). Методи дослідження: логічне узагальнення – для систематизації функціональних складових економічної безпеки підприємств залізничного транспорту; аналізу і синтезу – для виявлення взаємозв'язку оціночних показників функціональних складових економічної безпеки підприємств залізничного транспорту та їх реалізації у сучасних кризових умовах.

Результати. Економічна безпека підприємств залізничного транспорту загалом формується за рахунок таких основних складових – фінансової, інтелектуальної та кадрової, техніко-технологічної, політико-правової, ринкової, інформаційної. Окремі оціночні показники функціональних складових економічної безпеки зумовлюють потребу у розробці інтегрального показника, який, по-перше, дав би змогу порівняти фактичний рівень обраних для оцінювання показників з їх нормативним рівнем, а по-друге – дозволив би визначити єдине сукупне значення усіх функціональних складових економічної безпеки підприємства однією цифрою.

Ключові слова: економічна безпека; підприємства залізничного транспорту; функціональні складові економічної безпеки; оціночні показники.

Tetyana Oleksandrivna MURENKO

PhD in Economics,
Associate Professor,
Department of Accounting and Auditing,
Odessa National Economics University,
E-mail: MurenkoTA@gmail.com

**THE INTERCONNECTION EVALUATION INDICATORS OF ECONOMIC SECURITY RAILWAY
TRANSPORT**

Abstract

Introduction. The problem of evaluation the economic security at all levels state, region or company: state, region or company has become increasingly important in modern conditions. As the performance of the enterprise, and the functioning of the enterprise depends on the degree of protection of its economic interests which in turn determined by the economic security of the state as a whole. Reliability Ukraine's national security impossible without

implementation of some of its components, primarily the transport component, which contributes stability and independence of the state effective use of its transit potential increased competitive position in the international market of transport services.

Purpose. The purpose of the research is to identify interconnection evaluation indicators of economic security railway transport and their implementation.

Method (methodology). Method of the research: logical generalization - to organize the components of economic security of railway transport; analysis and synthesis - to identify the interconnection evaluation indicators components of economic security of railway transport and their implementation in the current crisis conditions.

Results. The economic security of railway transport formed by such components - financial, personal and personnel, technical and technological, political and legal, market and information. The separate estimates of the components of economic security necessitated the development of the integral index, which at first would make it possible to compare them with the level of regulatory, and secondly would allow one to determine the total value of all components of economic security.

Keywords: economic security; railway transport enterprise; functional components of economic security; evaluation indicators.

JEL classification: R40

Вступ

Діяльність вітчизняної економіки у сучасних кризових умовах стала випробуванням на міцність для багатьох українських підприємств. Необхідність запобігання негативному впливу чинників макро- і мікросередовища на результативність діяльності підприємств з метою безпечного та сталого розвитку актуалізувала питання оцінки економічної безпеки. Оцінювання рівня захищеності діяльності підприємства від негативного впливу зовнішніх та внутрішніх чинників є важливим і складним завданням, оскільки від його виконання залежить своєчасність розроблення конкретних заходів усунення загроз.

Проблема оцінки економічної безпеки на всіх рівнях: держави, регіону або підприємства в сучасних умовах набуває все більшої значущості. Як ефективність діяльності, так і власне функціонування підприємства залежить від ступеня захищеності його економічних інтересів, що пов'язано з економічною безпекою держави загалом.

У своїх працях економічну безпеку розглядали Є. І. Віченко [1], О. О. Гетьман, В. М. Шаповал [2], Т. А. Городня, І. П. Мойсеєнко [3], Н. В. Дулеба [4], В. Л. Ортинський, І. С. Керницький [5], К. В. Коваленко, С. В. Купріянов [6], І. В. Кривов'язюк [7] та інші науковці. Питання забезпечення економічної безпеки та її складових на транспорті стали предметом дослідження багатьох вітчизняних і зарубіжних вчених, зокрема В. Г. Алькеми, Т. В. Блудової, А. М. Новікової, М. Л. Шелухіна та ін. За різними видами транспорту питання економічної безпеки досліджували: на авіаційному транспорті – О. М. Бондаренко, С. А. Демінський, І. О. Козлюк, А. М. Штангрет; автомобільному – Н. В. Дулеба, В. Г. Шинкаренко; залізничному – Г. Д. Ейтутіс, З. П. Межох, І. Л. Плетникова; водному – В. Г. Коба, С. Б. Маляр, В. І. Чекаловець та ін.

Забезпечення національної безпеки України неможливе без реалізації окремих її складових, і в першу чергу – транспортної, яка сприяє економічній стабільності та незалежності держави, ефективному використанню її транзитного потенціалу, зростанню конкурентних позицій на міжнародному ринку транспортних послуг. Збої в роботі підприємств різних видів транспорту можуть призвести до транспортного колапсу, паралізувавши тим самим діяльність економічної системи країни [8, с. 63].

Мета та завдання статті

Метою нашого дослідження є виявлення взаємозв'язку оціночних показників функціональних складових економічної безпеки підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах та їх реалізація.

Виклад основного матеріалу дослідження

Залізниця є одним із головних секторів економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Суттєвою для визначення ролі та місця залізничного транспорту у транспортному комплексі України є його характеристика за результатами аналізу звітних статистичних даних [9] (табл. 1).

Аналізуючи динаміку перевезення як вантажів, так і пасажирів за останні роки, можна зробити висновок: як у кризові, так і у стабільні роки економічного розвитку нашої країни роль залізничного транспорту (що ілюструє його питома вага у загальному обсязі перевезень) досить стабільна – природне монополістичне становище залізничних підприємств на ринку вантажних перевезень та суттєва частка залізничного транспорту в загальному обсязі пасажирських перевезень в Україні.

Таблиця 1. Перевезення вантажів та пасажирів за видами транспорту в Україні

Період, рр.	Загальний обсяг вантажних перевезень	У тому числі залізничним транспортом		Загальний обсяг пасажирських перевезень	У тому числі залізничним транспортом	
	млн т	млн т	%	млн осіб	млн осіб	%
А	1	2	3	4	5	6
2005	809,3	448,7	55,4	8302,3	444,7	5,4
2006	858,4	476,8	55,5	8453,6	448,8	5,3
2007	902,7	512,5	56,8	8835,0	447,4	5,1
2008	891,8	498,8	55,9	8331,2	445,6	5,3
2009	695,7	391,2	56,2	7274,1	425,9	5,9
2010	755,3	432,5	57,3	6837,7	426,6	6,2
2011	811,7	468,4	57,7	6972,9	430,1	6,2
2012	772,8	457,5	59,2	6812,3	429,6	6,3
2013	757,6	441,8	58,3	6620,0	425,4	6,4
2014	671,2	387,0	57,7	5899,5	389,1	6,6

Що стосується результатів діяльності підприємств залізничного транспорту в грошовому вимірі, то за підсумками I кварталу 2015 року всі регіональні залізниці України, за винятком Донецької, отримали позитивний фінансовий результат – прибуток (до складу «Укрзалізниці» входять 6 магістралей – Донецька, Придніпровська, Південна, Одеська, Південно-Західна, Львівська). Загалом сукупний чистий прибуток «Укрзалізниці» за I квартал склав 1,7 млрд гривень (близько \$ 70 млн за курсом Нацбанку України). У національній валюті показник збільшився більш ніж удвічі; в доларовому еквіваленті, зважаючи на зниження курсу гривні, зафіксовано зменшення показника на 30 % (- \$ 30 млн). За підсумками 2014 року «Укрзаліниця» отримала збитки в обсязі 0,5 млрд гривень (\$ 20 млн), проте в бухгалтерському звіті відображений позитивний фінансовий результат. За стандартами міжнародної фінансової звітності підприємства залізничного транспорту є збитковими, однак згідно з нормами національних стандартів відображають прибуток, щоб платити податки і залишатися, таким чином, донором бюджету [10].

Аналіз загального рівня економічної безпеки залізничної галузі України можна здійснювати на основі порівняння отриманого в результаті розрахунку значення сукупного критерію економічної безпеки залізничних підприємств з отриманими раніше його значеннями для аналізованих підприємств, а також, по можливості, з розрахованими значеннями цього критерію для аналогічних підприємств залізничної галузі [11, с. 73].

На підставі багатьох досліджень науковців виявлено орієнтовну структуру основних функціональних складових економічної безпеки залізничних підприємств і оціночні показники їх економічної безпеки.

Так оціночними показниками фінансової функціональної складової економічної безпеки залізничних підприємств є такі: ліквідності, платоспроможності, прибутковості, рентабельності, ділової активності, ринкової віддачі активів тощо. За реалізацію фінансової складової економічної безпеки залізничних підприємств відповідають фінансово-економічні відділи галузевих служб, а у зведеному обліку – фінансово-економічна служба кожної з шести залізниць України.

Основними завданнями фінансово-економічної служби залізниці є: контроль за відображенням на рахунках бухгалтерського обліку всіх господарських операцій у підвідомчих підприємствах; розробка поточних та перспективних фінансових планів і контроль за їх виконанням; здійснення контролю за використанням коштів у межах встановлених лімітів та фінансування підприємств, що входять до складу залізниці; здійснення разом з відповідними службами залізниці економічного аналізу фінансово-господарської діяльності. За результатами аналізу фінансово-економічна служба залізниці розробляє пропозиції щодо підвищення ефективності роботи структурних підрозділів; забезпечення перевірки стану бухгалтерського обліку в підрозділах, підпорядкованих їй.

Оцінка фінансової складової економічної безпеки може бути виконана на основі декількох моделей: Альтмана, Таффлера, Фулмера, Спрінгейта, Дюпона тощо. Більш ранні моделі прогнозування банкрутства були одновимірними, тобто побудованими на значеннях якогось одного коефіцієнта. Згодом вони стали ускладнюватися за рахунок залучення до аналізу все більшої їх кількості. Вивчення логіки одновимірної, дво- і тривимірних моделей вказує на той факт, що кожен з авторів визначає для себе власну межу області допустимих значень, скажімо «Z-зону», яка характеризує оптимальну діяльність підприємств. Значення, які не потрапляють у цю зону, вказують про стан наближення економічної небезпеки. Причому кожна модель має інше значення цієї зони. Це пояснюється

відмінностями в структурній організації підприємств, форм власності та видів діяльності тощо [12, с. 62].

Необхідно зазначити, що жодну з моделей сьогодні не можна вважати досконалою, тому їх слід розглядати як допоміжні засоби аналізу діяльності залізничних підприємств взагалі та оцінки показників економічної безпеки у тому числі. Відомо: що більші обсяги виробництва, що розгалуженіша організаційна структура підприємств, то детальніше необхідно вивчати причини змін основних показників ефективності господарської діяльності. Результативність діагностики рівня економічної безпеки значною мірою залежить від наукової обґрунтованості та глибини застосованих методик. Методологічні погрішності у складанні фінансової звітності можуть бути причиною прийняття помилкових управлінських рішень та появи різноманітних ризиків для діяльності залізничних підприємств.

Оціночними показниками інтелектуальної та кадрової складової функціональної частини економічної безпеки залізничних підприємств є такі: плинності; стабільності; фізичного старіння; освітнього рівня; відповідності кваліфікації працівників рівню складності виконуваних робіт; заборгованості із заробітної плати; зайнятого в розробці нових транспортних технологій і послуг персоналу тощо. За реалізацію інтелектуальної та кадрової складової економічної безпеки залізничних підприємств відповідають відділи кадрів галузевих служб, а у зведеному варіанті – служба кадрів відповідної залізниці. Начальник служби кадрів кожної залізниці підпорядковується безпосередньо нечальнику залізниці та може безпосередньо реагувати на зміни у показниках інтелектуальної та кадрової складової підпорядкованих йому структурних підрозділів.

Серед оціночних показників техніко-технологічної функціональної складової економічної безпеки залізничних підприємств можна виділити такі: інтенсивності руху; технічної готовності; вантажопідйомності транспортних засобів; використання парку транспортних засобів; нерівномірності пасажиропотоку; фізичного зношення транспортних засобів; аварійності транспортних засобів; технічного ризику тощо. За реалізацію цієї складової економічної безпеки залізничних підприємств відповідають ціла низка галузевих служб, а саме – насамперед служба руху та безпеки руху, пасажирська служба, служба вагонного та локомотивного господарства. Узагальнюють відповідальність загалом по залізниці заступник начальника по рухомому складу та головний інженер відповідної залізниці.

Основними оціночними показниками політико-правової функціональної складової економічної безпеки залізничних підприємств є: питома вага судових справ у загальній кількості договорів підприємства; питома вага виграних процесів; кількість співробітників підприємства на одного працівника юридичної служби тощо. Відповідає за реалізацію цієї складової економічної безпеки залізничних підприємств юридична служба на чолі з її начальником, а у структурних підрозділах – юридичні відділи або окремі юристи (якщо юридичний відділ відсутній).

Ринкова функціональна складова економічної безпеки залізничних підприємств характеризується такими оціночними показниками: співвідношення попиту на залізничні послуги до їх пропозиції; зіставлення ціни та якості залізничних послуг; співвідношення нових споживачів залізничних послуг до постійних; частка підприємства на ринку залізничних послуг тощо. За реалізацію ринкової складової економічної безпеки залізничних підприємств відповідає комерційна служба, а на місцях – комерційні відділи структурних підрозділів. Ринкова складова підлягає ретельному контролю з боку держави, а саме Антимонопольного комітету України, завдяки своєму природному монопольному становищу у вантажних перевезеннях.

Що стосується інформаційної функціональної складової економічної безпеки, то основними її оціночними показниками є: інформаційної озброєності; захищеності; повноти; точності інформації залізничних підприємств тощо. За реалізацію ринкової складової економічної безпеки залізничних підприємств відповідає Інформаційно-статистичний центр кожної із залізниць. Цей структурний підрозділ здійснює виробничо-господарську діяльність щодо забезпечення експлуатаційної роботи залізничного транспорту шляхом здійснення заходів по підвищенню ефективності автоматизованої системи управління (АСУ) на залізницях, обробки статистичної, економічної та фінансово-бухгалтерської інформації, нарахування і проведення платежів за перевезення і послуг залізниці.

Висновки та перспективи подальших розвідок

Підприємства нашої держави зараз функціонують в умовах невизначеності та непередбачуваності, через що виникають небезпечні явища, такі, як неритмічне виробництво або його спад, недобросовісна конкуренція або встановлення невідповідних цін на свої послуги та продукцію, комерційне та виробниче шпигунство, недосконалість чинної нормативно-законодавчої бази, тіньова економіка тощо.

Економічній безпеці підприємств залізничного транспорту властивий подвійний характер – з одного боку, вона забезпечує можливість власного функціонування таких підприємств, а з іншого – є елементом економічної безпеки нашої держави.

Ретельний аналіз оціночних показників функціональних складових економічної безпеки залізничних підприємств та їх взаємозв'язок у кількісному вираженні дає змогу визначити рівень якості при

прийнятті управлінських рішень та завчасно сигналізувати про небезпеку, а також передбачити заходи щодо її уникнення або зменшення негативних наслідків її дії.

Адекватність оцінки функціональних складових економічної безпеки залізничних підприємств залежить передусім від правильної оцінки загроз їх стану, тобто системи оціночних показників для їх моніторингу. Критичні значення окремих оціночних показників дозволяють виявити вузькі місця та уточнити, звідки виходять внутрішні та зовнішні загрози для підприємств залізничної галузі.

Виходячи з вищевикладеного, підсумуємо: економічна безпека підприємств залізничного транспорту загалом формується за рахунок таких основних складових – фінансової, інтелектуальної та кадрової, техніко-технологічної, політико-правової, ринкової, інформаційної. Окремі оціночні показники функціональних складових економічної безпеки зумовлюють потребу у розробці інтегрального показника, який по-перше, дав би змогу порівняти фактичний рівень обраних для оцінювання показників з їх нормативним рівнем (за умови відсутності як зовнішніх, так і внутрішніх загроз), а по-друге – дозволив би визначити єдине сукупне значення усіх функціональних складових економічної безпеки підприємства однією цифрою (для порівняння з оціночними показниками підприємств однієї галузі та з власними показниками у часі).

Список літератури

1. Віченко, Є. І. *Моделювання економічної безпеки підприємства на прикладі ПАТ «Рівнегаз»* [Електронний ресурс] / Є. І. Віченко. – Режим доступу: <http://naub.oa.edu.ua/2013>.
2. Гетьман, О. О. *Економічна діагностика: [навч. посібник]* / О. О. Гетьман, В. М. Шаповал, – К.: Центр навчальної літератури, 2007. – 307 с.
3. Городня, Т. А. *Економічна та фінансова діагностика: [навч. посібник]* / Т. А. Городня, І. П. Мойсеєнко. – Львів: «Магнолія 2006», 2008. – 282 с.
4. Дулеба, Н. В. *Дослідження трансформації поняття «Економічна безпека підприємства»* / Н. В. Дулеба. // *Ефективна економіка*. – 2010. – №5. – С. 23-27.
5. *Економічна безпека підприємств, організацій та установ: навч. посібник* / [В. Л. Ортинський, І. С. Керницький та ін.] – К.: Правова єдність, 2009. – 544 с.
6. Коваленко, К. В. *Економічна безпека аграрних підприємств: суть і проблеми забезпечення в сучасних умовах господарювання: монографія* / К. В. Коваленко, С. В. Купріянов. – Донецьк: СПД 2010. – 210 с.
7. *Кривов'язюк, І. В. Економічна діагностика: навч. посібник* / І. В. Кривов'язюк. – К.: ЦУЛ, 2013. – Книга. – 456 с.
8. Муренко, Т. О. *Організація контролю фінансової звітності (на прикладі підприємств залізничного транспорту України): дис. канд. екон. наук: 08.00.09* / Т. О. Муренко. – Одеса, 2012. – 210 с.
9. *Вантажні та пасажирські перевезення (2005-2014 рр.)* [Електронний ресурс]: офіц. веб-сайт Держкомстату України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
10. *Інтерв'ю з в. о. Генерального директора «Укрзалізниці» М. Бланком* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukragroconsult.com/news>. – Назва з екрану.
11. Муренко, Т. О. *Визначення оціночних показників економічної безпеки залізничних підприємств у складі мережесевих об'єднань* / Т. О. Муренко, В. Ф. Максимова // *Науковий вісник Херсонського державного університету: зб. наук. пр.* – Херсон, 2015. – Вип. 10 (2015). – С. 71-79.
12. *Новопашина, Е. А. Практика оценки финансового состояния хозяйственного субъекта с учетом мирового опыта: учеб. пособие* / Е. А. Новопашина. – СПб.: Изд-во политехн. ун-та, 2008. – 130 с.

References

1. Vichenko, Ye. I. (2013). *Modeliuvannia ekonomichnoi bezpeky pidpriemstva na prykladi PAT «Rivnehaz»*. Retrieved from: <http://naub.oa.edu.ua/2013>.
2. Hetman, O. O. & Shapoval, V. M. (2007). *Ekonomichna diahnostyka*. Kyiv: Tsentr navchalnoi literatury.
3. Horodnia, T. A. & Moiseienko, I. P. (2008). *Ekonomichna ta finansova diahnostyka*. Lviv: «Mahnoliia 2006».
4. Duleba, N. V. (2010). *Doslidzhennia transformatsii poniattia «Ekonomichna bezpeka pidpriemstva»*. *Efektivna ekonomika*, 5, 23-27.
5. Ortynskyi, V. L. & Kernyskyi, I. S. (2009). *Ekonomichna bezpeka pidpriemstv, orhanizatsii ta ustanov*. Kyiv: Pravova yednist.
6. Kovalenko, K. V. & Kupriianov, S. V. (2010). *Ekonomichna bezpeka ahrarnykh pidpriemstv: sut i problemy zabezpechennia v suchasnykh umovakh hospodariuvannia*. Donetsk: SPD.
7. Kryvoviazziuk, I. V. (2013). *Ekonomichna diahnostyka*. Kyiv: TsUL.
8. Murenko, T. O. (2012). *Orhanizatsiia kontroliu finansovoi zvitnosti (na prykladi pidpriemstv zaliznychnoho transportu Ukrainy): dys. kand. ekon. nauk: 08.00.09*. Odesa.
9. *Vantazhni ta pasazhyrski perevezennia (2005-2014 rr.)* (2014). Retrieved from: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
10. *Interviu z v. o. Heneralnoho dyrektora «Ukrzaliznytsi» M. Blankom*. (n.d.). Retrieved from: <http://www.ukragroconsult.com/news>.

-
11. Murenko, T. O. & Maksimova, V. F. (2015). Vyznachennia otsinochnykh pokaznykiv ekonomichnoi bezpeky zaliznychnykh pidpriemstv u skladi mrezhevykh obiednan. *Naukovyi visnyk Khersonskoho derzhavnoho universytetu*, 10, 71-79.
 12. Novopashina, E. A. (2008). *Praktika ocenki finansovogo sostojanija hozhajstvennogo subekta s uchetom mirovogo opyta*. SPb.: Izd-vo politehn. un-ta.

Стаття надійшла до редакції 15.04.2015 р.