

в контексте розвитку транспортного комплексу України [Текст] / С.В. Ильченко // Наука й економіка. – 2012. – № 2(26) – С.207-213.

4 Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013 - 2018 роки. Схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3.09.2012 р. № 719-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KR120719.html

5 Максимов, В.В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов [Текст] / В.В. Максимов. – М.: Альпина Паблишерз, 2010. – 178 с.

6 Морозова, И.А. Государственно-частное партнерство в развитии транспортной инфраструктуры за рубежом [Текст] / И.А. Морозова // Вестник Волгоградского государственного университета. – 2007. – Серия 3: Экономика. Экология. – Выпуск 11. – С.181-185.

7 Павлюк, К.В. Світовий досвід використання концесійної форми державно-приватного партнерства на залізницях та в автодорожньому господарстві [Текст] / К.В. Павлюк, І.В. Іголкін // Фінанси України: науково-теор. та інформаційно-практ. журнал. – 2010. – № 9. – С.23–36.

8 Партнерство государства и частного сектора [Текст] / В.Г.Варнавский. –РАН - М., Наука, 2005. – 260 с.

9 Пояснювальна записка до проекту Постанови Верховної Ради України про

проведення парламентських слухань на тему: “Сучасний стан та проблеми у сфері будівництва, експлуатації автомобільних доріг в Україні та шляхи їх розв’язання” [Електронний ресурс]. – Режим доступу: w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=23746&pf35401=66957

10 Пріоритети інвестиційної політики у контексті модернізації економіки України [Текст]. – К.: НІСД, 2013. – 48 с.

11 Пропозиції до стратегії розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: asmap.org.ua/info/k_tdk.doc

12 Рибчук, А. Проблеми і перспективи інвестування глобальних інфраструктурних проєктів у посткризовий період [Текст] // А. Рибчук, В. Прушківський // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. – 2012. – Вип.139 – С.10-14.

13 Селезнев, П.Л. Международный опыт и перспективы реализации государственно-частных партнерств в России. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnyu-opyt-i-perspektivy-realizatsii-gosudarstvenno-chastnyh-partnerstv-v-rossii>.

14 Шевченко, С.Ю. Особливості відтворення основного капіталу на основні напрями розвитку інвестиційних процесів на залізничному транспорті [Електронний ресурс]. – Режим доступу: stp.diit.edu.ua/article/download/14281/12098.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Компанієць В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК 339.47:656.2

СИСТЕМАТИЗАЦІЯ ФАКТОРІВ ВПЛИВУ НА ЕКОНОМІЧНУ БЕЗПЕКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Анотація. В статті проаналізовано зміну обсягів перевезень вантажів та пасажирів залізничним транспортом України й зроблено висновки щодо посилення негативної динаміки розвитку залізничної галузі та зростання кризових ситуацій в виробничо-господарській діяльності залізниць. У зв'язку з негативними змінами, які відбуваються в соціально-економічному середовищі досліджено та систематизовано фактори впливу на економічну безпеку залізничного транспорту.

Ключові слова: фактори, економічна безпека, загрози, середовище функціонування, залізничний транспорт, реформування.

СИСТЕМАТИЗАЦІЯ ФАКТОРІВ ВЛИЯННЯ НА ЕКОНОМІЧЕСКУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Чередниченко А.Ю., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

Аннотация. В статье проанализировано изменение объемов перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом Украины и сделаны выводы относительно усиления негативной динамики развития железнодорожной отрасли и роста кризисных ситуаций в производственно-хозяйственной деятельности железных дорог. В связи с негативными изменениями, которые происходят в социально-экономической среде исследовано и систематизировано факторы влияния на экономическую безопасность железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: факторы, экономическая безопасность, угрозы, среда функционирования, железнодорожный транспорт, реформирование.

SYSTEMATIZATION OF FACTORS IMPACT ON THE ECONOMIC SECURITY OF RAILWAY TRANSPORT

Cherednichenko O.U., Candidate of Economic Sciences, associate professor (USA of RT)

The article analyzes the changes in the volume of freight and passenger transportation by railway transport in Ukraine and made the conclusions concerning the strengthening of the negative dynamics of the development of the railway sector and growth of crisis situations in production and business activities of the railways. Due to negative changes that are taking place in the socio-economic environment are studied and systematized factors of influence on the economic security of the railway transport on the following hierarchical levels: global, national, regional, business and internal environment. Determined that the main endogenous cause of the critical state of Ukrainian railways is that the in industry not promptly implement structural reforms. As a consequence - the railway industry works on the old principles that do not meet current world trends in organization of work of railway transport, make it functioning inefficient and complicate subsequent development, constraining investment inflow into the industry, make it impossible cooperation with private companies. Disclosed the priority tasks of ensuring economic security of railway transport.

Keywords: factors, economic security, threats, environment functioning, railway transport, reforming.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Залізничний транспорт є складною виробничо-економічною і соціальною системою, котра поєднує регіони країни, забезпечує потребу народного господарства в перевезеннях людей і вантажів, має визначальну роль у забезпечення господарських зв'язків і платоспроможного попиту громадян на перевезення. Цим визначається його соціально-економічне значення для держави й суспільства.

Відновлення економіки України, активізація світової торгівлі, а також загальносвітова тенденція до підвищення мобільності населення вимагають стабільної та ефективної роботи залізничного комплексу, а споживачі очікують від залізниць європейської якості послуг, надійності, швидкості та безпечності перевезень. Проте залізнична галузь в останні декілька років демонструє негативну динаміку розвитку, що створює загрози економічній безпеці та розвитку залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Дослідженню економічної безпеки присвячено праці таких вчених як В.І. Мунтіян, В.С. Понамаренко, Т.С. Клебанова, Н.Л. Чернова, А.В. Козаченко, В.П. Пономарев, А.Н. Ляшенко, Д.І. Ковальов, Т.Г. Сухорукова, М.В. Куркін [1-5] та багатьох інших, котрі вивчають економічну безпеку держави, регіону, підприємства, а також види загроз економічній безпеці з огляду на процеси, що відбуваються у ринковій економіці.

Проблеми забезпечення економічної безпеки на підприємствах залізничного транспорту вирішують в своїх працях наступні вчені: В.Л. Дикань, І.Л. Назаренко, С.В. Каламбет, В.А. Воропай, Р.О. Кожевніков, З.П. Межох, Н.П. Терьошина, Т.О. Тимофеева [6-9].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Поряд з значними напрацюваннями у сфері забезпечення економічної безпеки потребують подальшого вивчення фактори, що формують рівень економічної безпеки на залізничному транспорті з урахуванням змін в

Проблеми транспортного комплексу України

соціально-економічному середовищі сучасного суспільства.

Формування цілей статті. Метою статті є аналіз роботи залізничного комплексу України та систематизація факторів, котрі впливають на економічну безпеку залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу. Складна політична та фінансово-економічна ситуація, в якій опинилася наша держава, серйозно вплинула на показники господарської діяльності Укрзалізниці. Так, доходи у 2014 р., порівняно з позаминулим роком, зменшилися на 4,1 % — до 50,1 млрд грн. Власне надходження від перевезень залізничним

транспортном за цей період становили 43,1 млрд грн, що на 2,6 % менше за показник 2013 р.

Вантажоперевезення у 2014 р. зменшилися на 8,8 %, порівняно з 2013 р., і становлять 395 млн т вантажів (див. табл.), причому обсяг транзиту зменшився на 14 %. Основною причиною падіння обсягів вантажних перевезень є кризовий стан економіки й насамперед промисловості, що в 2014 р. значною мірою зумовлено бойовими діями на сході країни. Разом з тим скорочення обсягів перевезень пов'язане і з критичним станом інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту, що заважає доставляти вантажі швидко, вчасно та без втрат.

Таблиця

Динаміка перевезень вантажів та пасажирів залізничним транспортом України

[складено за даними 10]

| Показник | 2011 р. | 2012 р. | 2013 р. | 2014 р. |
|----------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Перевезено вантажів, млн т | 469 | 457 | 444 | 395 |
| Індекси до попереднього року, % | 108,3 | 97,5 | 96,6 | 88,9 |
| у т.ч. транзит, млн т | 48,7 | 40,9 | 33,0 | 28,38 |
| Індекси до попереднього року, % | 109,4 | 84,0 | 80,7 | 86,0 |
| Перевезено пасажирів, млн., люд. | 430 | 429 | 425 | 389 |
| Індекси до попереднього року, % | 100,8 | 99,9 | 99,0 | 95,1 |

Українські залізниці стали менше возити пасажирів: у 2014 р. їх було лише 389 млн, що на 4,9 % менше порівняно з 2013 р., що обумовлено втратами пасажиропотоку на Крим та схід країни. На далекі відстані пасажирів поступово переключують на авіаційний транспорт, а при переміщеннях на невеликі відстані все частіше віддають перевагу автомобільному транспорту як більш швидкому і зручному, навіть незважаючи на незадовільний стан доріг в Україні.

Проведений аналіз свідчить про зростання кризових явищ як в економіці країни, так і на залізничному транспорті, що обумовлює необхідність дослідження факторів, котрі впливають на економічну безпеку залізничного комплексу. При цьому необхідно зазначити, що негативна дія факторів призводить до виникнення загроз, які відображаються через небезпеку нанесення економічної шкоди, що проявляється у вигляді збитків, негативного впливу, перешкод в досягненні цілей і т.п.

Загалом, загроза – це фактор, що створює значну небезпеку стійкому функціонуванню економічної системи. Є. Барикаєв розуміє під загрозами сукупність умов і факторів, котрі створюють небезпеку для реалізації економічних

інтересів, яка в свою чергу може створювати різноманітні ризики [11, с. 547-583]. М. Бендиков розглядає "загрози" як сукупність умов, процесів, факторів, що перешкоджають реалізації національних економічних інтересів або створюють небезпеку для них і суб'єктів господарювання. Таким чином, загроза може проявлятися у вигляді збитків чи втрат, інтегральний показник яких характеризує ступінь зниження економічного потенціалу за певний проміжок часу [12].

Аналіз підходів до класифікації факторів економічної безпеки підприємства дозволив виділити наступні класифікаційні ознаки: походження (зовнішні і внутрішні); систематичність прояву (систематичні і несистематичні); ймовірність виникнення загроз (вірогідні і маловірогідні); ступінь керованості (керовані і некеровані); природа виникнення (об'єктивні і суб'єктивні); можливість прогнозування (прогнозовані і непрогнозовані); тривалість дії (довго-, середньо-, короткострокові); сфера життєдіяльності підприємства (фінансові, виробничі, кадрові, інформаційні, правові, техніко-технологічні, організаційні).

Причини виникнення загроз економічній безпеці підприємств обумовлені, з одного боку, факторами загальноекономічного характеру (макрорівень), а з іншого, факторами, котрі пов'язані з непродуманістю та неефективністю прийнятих управлінських рішень керівництвом підприємств (мікрорівень). Так, загрози економічній безпеці можуть виникати у зовнішньому для підприємства середовищі й бути пов'язаними з помилками при розробці та впровадженні тих чи інших реформ в державі, з втратою керованості над економічними процесами і т.п.

При визначенні факторів впливу на економічну безпеку залізничного транспорту важливо враховувати, що розвиток залізничного транспорту супроводжується значним мультиплікативним ефектом. Ефективність розвитку залізничної інфраструктури для регіонів і країни в цілому полягає в отриманні великомасштабного позатранспортного ефекту, котрий виражається сукупністю комерційного, соціального, екологічного, економічного, бюджетного, геополітичного ефектів, а рівень розвитку залізничного транспорту має безпосередній зв'язок з такими найважливішими макроекономічними показниками, що характеризують соціально-економічний розвиток країни, як рівень життя населення, диференціація розміщення населення по регіонах, рівень зайнятості населення, обсяг ВВП та ін. Наявність зазначених взаємозв'язків свідчить про багаточисленність та різноманітність факторів впливу на різних рівнях соціально-економічних систем сучасного суспільства. Зроблений висновок став основою систематизації факторів впливу на економічну безпеку залізничного транспорту за наступними ієрархічними рівнями: глобальний, національний, регіональний, ділового та внутрішнього середовища, що представлено на рисунку.

Фактори макрооточення досліджено за наступними групами: соціально-економічні, фінансові, політико-правові, демографічно-культурні, науково-технічного прогресу, екологічні й техногенні.

Загрози ділового середовища доцільно визначати за наступними компонентами: споживачі, бізнес-партнери, конкуренти, органи влади, інші зацікавлені особи.

Негативні фактори внутрішнього середовища залізничного транспорту представлені наступними групами: координаційно-управлінські, техніко-технологічні, організаційно-управлінські, маркетингові та інші забезпечуючі фактори.

Важливо відмітити, що головною ендегенною причиною критичного стану

українських залізниць є те, що в галузі своєчасно не здійснені структурні реформи. Як наслідок – залізнична галузь працює за старими принципами, які не відповідають сучасним світовим тенденціям організації роботи залізничного транспорту, роблять її функціонування неефективним та ускладнюють подальший розвиток, стримуючи надходження в галузь інвестицій, унеможливають співробітництво із приватними компаніями. Найбільший негативний вплив на розвиток залізничного транспорту здійснюють наступні фактори.

1. Суміщення функцій державного та господарського управління залізничним транспортом загального користування й неефективна організаційна структура Укрзалізниці, які не дають змоги забезпечити ефективне функціонування галузі на комерційній основі, залучити необхідні інвестиції та здійснити її технічну й технологічну модернізацію. Існуюча архаїчна організаційна структура Укрзалізниці є незрозумілою і непрозорою з точки зору інвестора, збільшує його ризики і автоматично призводить до підвищення ставок по кредитах або взагалі неготовності фінансових інститутів надавати позики.

2. Державна монополія на основні види діяльності єдиного виробничо-технологічного комплексу із забезпечення перевезень вантажів і пасажирів, що стримує конкуренцію та гальмує розвиток залізничного транспорту, унеможливає ефективне його функціонування в умовах активної трансформації внутрішнього ринку та розвиненого міжнародного ринку транспортних послуг.

3. Виконання господарюючими суб'єктами – залізницями – соціальної функції держави, яка реалізується шляхом організації пасажирських перевезень у внутрішньодержавному та приміському сполученні, а також перевезень пільгових категорій громадян, за заниженими тарифами або безоплатно, без відповідної компенсації з бюджету цих витрат. Тарифи на пасажирські перевезення, що регулюються державою, затверджуються на рівні, що не тільки не забезпечує прибутковості перевезень, а й не відшкодовує необхідних витрат. Норма законодавства про відшкодування різниці в тарифах, затверджених нижче економічно обґрунтованого рівня органами, що встановили ці тарифи (ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт»), не працює.

Зазначені внутрішньогалузеві проблеми не лише унеможливають динамічний розвиток залізничного транспорту в перспективі, але створюють загрози для економіки країни в цілому.

ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ЕКОНОМІЧНУ БЕЗПЕКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

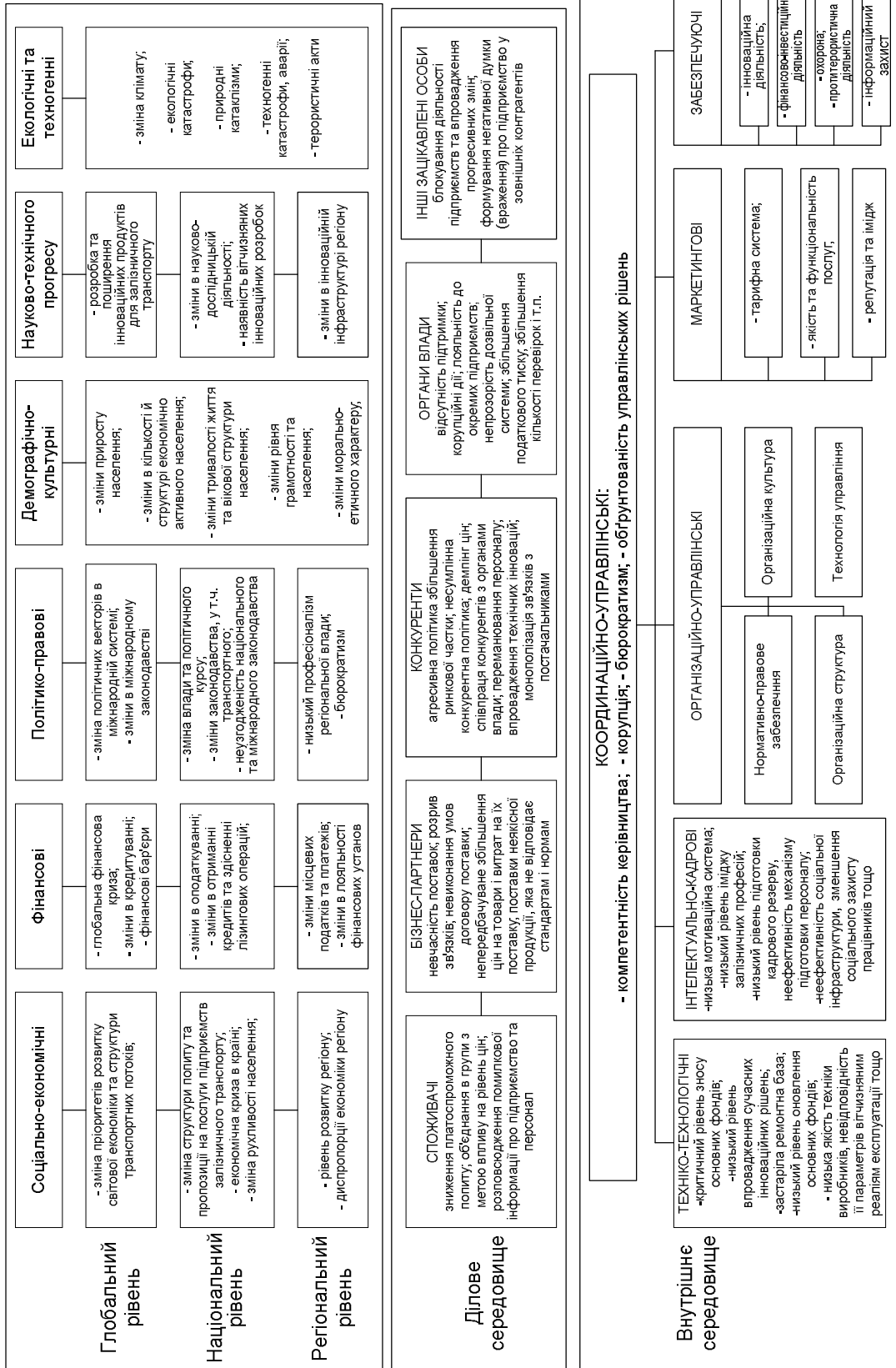


Рис. Систематизація факторів впливу на економічну безпеку залізничного транспорту

Висновки. На сьогоднішній час існує недостатньо ефективний механізм управління розвитком залізничного транспорту з боку як державних органів влади, так і керівництва галузі. Внаслідок цього сформувалися основні протиріччя, що зменшують ефективність розвитку залізничного транспорту: суміщення функцій державного регулювання та господарського управління; недосконалий розподіл доходів від перевезень; неефективність використання локомотивного парку; неефективність використання пасажирських та вантажних вагонів; високий рівень фізичного та морального зносу основних фондів; низький рівень транспортного сервісу тощо.

Для протидії негативному впливу вище означених факторів необхідно терміново вирішити комплекс завдань забезпечення економічної безпеки та стійкого розвитку залізничного транспорту, серед яких пріоритетними є наступні: розвиток інноваційних продуктів та послуг (інновації в галузі рухомого складу повинні привести до покращення якості перевезень пасажирів та вантажів, інновації в галузі інфраструктури – до покращення якості послуг та підвищення безпечності систем); стандартизація транспортних систем (єдині стандарти щодо перевізних документів, технічна відповідність транспортних систем); лібералізація залізничної транспортної мережі та стимулювання інтеропераційності шляхом введення єдиного залізничного законодавства; інвестування в нові та модернізовані транспортні мережі (розшивка «вузьких місць» на транспортних шляхах, які очікують збільшення попиту на перевезення, інвестиції в інфраструктуру); гармонізація та модернізація правил безпеки; інвестування в транспортну дослідницьку та проектну діяльність; проведення більш справедливої політики ціноутворення на інфраструктуру різних видів транспорту; створення нових організаційних та управлінських структур на транспорті, які б відповідали вимогам сучасної економіки – точність, висока швидкість доставки товарної маси з метою прискорення оборотності капіталу при одночасному зниженні транспортних витрат.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Мунтіян В.І. Економічна безпека України / В.І. Мунтіян. – К.: КВІЦ, 1999. – 463 с.
2. Пономаренко В.С. Економічна безпека регіону: аналіз, оцінка, прогнозування: монографія / В.С. Пономаренко, Т.С. Клебанова, Н.Л. Чернова. – Харків: ИД «ИНЖЕК», 2004. – 144 с.
3. Козаченко А. В. Экономическая безопасность предприятия: сущность и механизм обеспечения / Козаченко А. В., Пономарев В. П., Ляшенко А. Н. – К.: Либра, 2003. – 280 с.
4. Куркин Н.В. Управление экономической безопасностью развития предприятия: монография / Н. В. Куркин. - Днепропетровск: АРТ-ПРЕСС, 2004. - 450 с.
5. Ковальов Д. Економічна безпека підприємства / Д. Ковальов, Т. Сухорукова // Економіка України. — 2005. — № 10. — С. 48-56.
6. Дикань, В.Л. Комплексна методика визначення рівня економічної безпеки, оцінки ризиків та ймовірності банкрутства підприємства : монографія / В.Л. Дикань, І.Л. Назаренко; Українська державна академія залізничного транспорту – Харків: УкрДАЗТ, 2011. - 142 с.
7. Каламбет С.В. Механізм забезпечення економічної безпеки підприємств залізничної галузі / С.В. Каламбет, В.А. Воропай // Науковий вісник: Фінанси, банки, інвестиції - 2013 - №2 С. 106-113.
8. Кожевников Р.А. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта : учебное пособие для вузов железнодорожного транспорта / Р.А. Кожевников, З.П. Межох, Н.П. Терешина. – М. : Маршрут, 2005. – 326 с.
9. Тимофеева Т. О. Розробка механізму щодо забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд.економ. наук : спец. 08.00.03 "Економіка та упр. нац. госп-вом" / Тимофеева Тетяна Омелянівна ; Укр. держ. акад. залізнич. трансп. — Х., 2009. — 20 с.
10. Про соціально-економічне становище України : доповідь [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
11. Барикаев Е.Н. Современные вызовы и угрозы экономической безопасности России // Макроэкономика. Теория, практика, безопасность. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2010. – 764 с.
12. Бендиков М.А. Экономическая безопасность промышленного предприятия в условиях кризисного развития / М.А. Бендиков // Менеджмент в России и за рубежом. – 2000. – №2. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mevriz.ru/articles/2000/2/1507.html>

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*