

## НАПРЯМКИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Васильєв О.Л., к.е.н., доцент,  
Лук'янова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

*Розкрито першочергові напрямки забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту, що включають посилення державного регулювання тарифної політики, державного протекціонізму транспорту, оновлення рухомого складу, розбудови мережі міжнародних транспортних коридорів.*

*Ключові слова: економічна безпека, знос основних фондів, залізничний транспорт, інвестиції, лізинг.*

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Формування ринкових відносин, перетворення форм власності, зміна чинників мотивації праці визначають необхідність нових підходів до методології і організації управління економічними процесами. У комплексі підходів особлива роль відводиться підтримці належного рівня економічної безпеки як обов'язковій умові стійкого функціонування і досягнення зростання національної економіки, її галузей і суб'єктів господарювання.

Ця проблема зберігає свою актуальність для такої стратегічно важливої галузі, як залізничний транспорт, через послаблення позицій України на світовому ринку перевезень, втрату транзитних потоків.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Проблемам економічної безпеки транспорту присвячена велика кількість наукових праць. Значний рівень теоретичних надбань належить таким вченим як Тимофєєва Т., Шинкаренко В.Г., Міщенко С., Іксарова Н., Шевченко І., Ейтутіс Г. [1-6].

Незважаючи на вагомий внесок зазначених вчених, треба відмітити, що ця проблема розглядалася окремо по галузях господарювання, тому актуальним є дослідження теоретичних основ щодо проблеми визначення, оцінки і прогнозування розвитку економіки з погляду забезпечення її економічної безпеки у взаємозв'язку з забезпеченням економічної безпеки залізничного транспорту за допомогою найважливіших показників і індикаторів його функціонування під впливом проявів зовнішнього і внутрішнього характеру.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Складовою національної безпеки держави є транспортна безпека, яка характеризується як стан захищеності національних (життєво важливих) інтересів особи, економіки, держави від реальних та потенційних загроз якісному транспортному забезпеченню на внутрішніх та міжнародних ринках перевезень на основі ефективного

використання її транспортного потенціалу.

Транспортна безпека включає чотири аспекти:

– економічний, що характеризує ступінь конкурентоспроможності вітчизняного транспорту, рівень забезпечення потреб країни у перевезеннях та реалізації її транзитного потенціалу;

– соціальний, що характеризує стан задоволення населення країни у перевезеннях, а також соціально-психологічний стан транспортних колективів, міст та регіонів, де транспорт є системоутворюючим елементом;

– технологічний, що характеризує рівень безпеки на транспорті (аварійність);

– екологічний, що характеризує техногенний вплив транспорту на навколишнє середовище [7].

Економічна безпека транспорту визначається спроможністю вітчизняного транспорту якісно забезпечувати попит економічних суб'єктів на внутрішні та міжнародні перевезення; конкурувати на ринках міжнародних перевезень; ефективно реалізовувати транзитний потенціал.

Серед основних показників економічної безпеки транспорту називають рівень зносу основних фондів, рівень інвестицій у розвиток транспорту, частку імпортованих технічних засобів транспорту у загальному обсязі закупівель техніки.

Рівень зносу основних фондів, особливо транспортної техніки, є одним з головних показників рівня економічної безпеки, оскільки вітчизняний транспорт втрачає свої позиції саме через старіння основних фондів, відсутність процесів простого та розширеного їх відтворення.

Залізничний транспорт України, являючись основним перевізником промисловості України та основою її транспортної системи, перевозить понад 45% пасажирів і понад 80% вантажів. При цьому знос основних фондів та рухомого складу — катастрофічний. За останні роки у залізничну галузь вкладається капітальних інвестицій лише близько 3% від загальних державних витрат, тоді як в розвинених країнах світу - близько 10 - 15%.

Галузь працює з фізично та морально

застарілими фондами, знос яких стрімко прогресує. Якщо в 1995 р. рівень їх зносу складав близько 41%, то в 2011 р. уже досяг 87%, тобто збільшився в 2,1 рази. Вичерпали свій ресурс більше 73% усіх споруд, у тому числі знос верхньої будови шляху досяг 71%, ресурс залізничних мостів вичерпаний на 70%, з перевищення нормативного терміну експлуатується більше 60% усіх стрілочних переводів, більше половини ліній автоблокування.

Особливо великий рівень зносу рухомого складу: вантажні вагони — більше 70%, пасажирські — 83%.

За межами нормативного терміну служби експлуатується 83% електровозів, 88% тепловозів, 89% секцій електромоторів і 76% дизель-потягів. Залізниці відчувають дефіцит вантажних ресурсів, і в першу чергу напіввагонів, що забезпечують більше 75% перевезень вантажів.

Залізниці перебувають у складному фінансовому стані, дефіцит коштів доріг уже перевищив 20% від річного обсягу надходжень, кредиторська заборгованість наближається до 10 млрд. грн., а це майже 31% річних прибуткових надходжень від перевезень.

Сформовану ситуацію можна пояснити деякими причинами. По-перше, практично повною відсутністю державної підтримки. По-друге, брак власних коштів залізниць. По-третє, відсутністю (недоліком) зовнішніх джерел фінансування. Скорочуються обсяги будівництва нових шляхів і електрифікації залізниць. Фактор скорочення капіталовкладень у залізничний транспорт є одним з основних погроз безпеки України. Складність залучення зовнішніх інвестицій у розвиток залізничного транспорту порівняно з іншими сферами економіки пояснюється низькою інвестиційною привабливістю цієї галузі, зумовлену відсутністю об'єктивних умов, насамперед, нормативно-правової бази для залучення в галузь у достатньому обсязі приватних інвестицій [8].

Прискорене оновлення рухомого складу є одним із найважливіших напрямів модернізації транспорту. Це дасть змогу суттєво поліпшити обслуговування економіки та населення, підвищити конкурентоспроможність національних перевізників на світових ринках перевезень, забезпечить повною мірою безпеку перевезень та охорону довкілля [9].

Для того, щоб почати оновлення основних фондів, Укрзалізниця на найближчі 20 років, враховуючи всі можливі джерела, а це близько 50 млрд. грн., необхідно ще більше 100 млрд. грн. Сьогодні і підприємства, і клієнти, і пасажирів ставлять вимоги до якості перевезень та надання послуг, а це можливо лише кардинально та в максимально стислі терміни оновивши основні фонди залізниць України — локомотиви, вагони

тощо. Для цього потрібно створювати прозорі зрозумілі умови залучення інвестицій. Саме структурне реформування залізничного транспорту дозволить зрушити процес з мертвої точки.

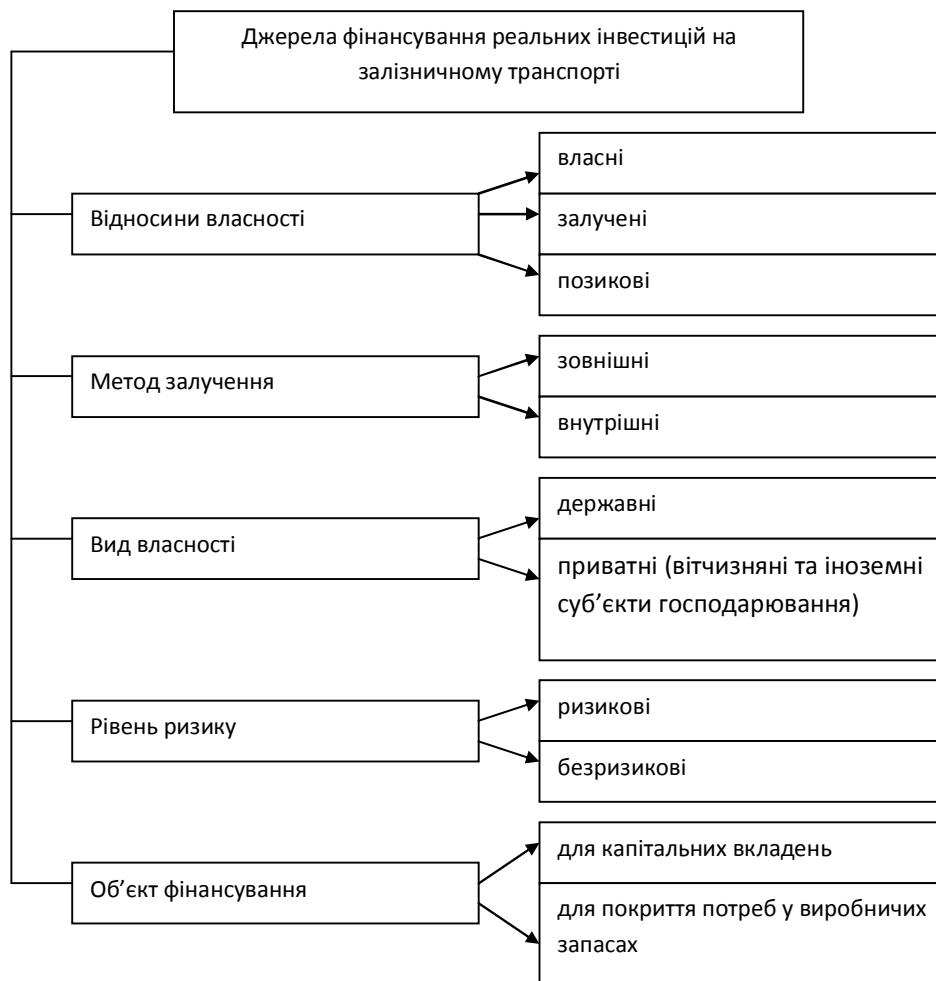
За словами першого заступника генерального директора Укрзалізниці Сергія Болоболіна процес реформування дозволить залучити інвестиції як міжнародних фінансових структур, банків, так і приватних корпорацій. У першу чергу Укрзалізниця розраховує на залучення коштів на придбання рухомого складу. Для цього потрібно вибудувати зрозумілу структуру та стимулюючу тарифну політику, щоб інвестор, вкладаючи кошти, отримав у результаті прибуток. Укрзалізниця, зі свого боку, отримає новий рухомий склад, що дозволить збільшити обсяги перевезень [10].

Якщо не розпочати реформування залізничної галузі, то до 2015 року залізничники будуть змушені зупинити 94% рухомого складу внаслідок фізичного зносу або витратити величезні кошти на проведення капітального-відновного ремонту, що дозволить лише на кілька років продовжити термін експлуатації техніки.

Проте, багато інвесторів, скоріше за все, не будуть направляти інвестиційні ресурси в галузь, дотримуючись принципу обережності (консерватизму). Тому в період структурних перетворень виключається масштабний приплив приватного капіталу в силу майбутньої невизначеності.

Таким чином, ключовою проблемою галузі останніх років є дефіцит інвестиційних ресурсів. А саме це стосується реальних інвестицій. Як зазначається в більшості наукових джерел реальні інвестиції — це вкладення коштів в розвиток матеріально-технічної бази підприємства. У цьому зв'язку виникає першочергове завдання — виявити всілякі джерела фінансування інвестицій, класифікувати їх, тому що це має не тільки теоретичну, але й практичну значимість для Укрзалізниці. Аналіз економічної літератури дозволив узагальнити джерела фінансування реальних інвестицій [11, 12, 13, 14, 15] і представити у вигляді схеми (див. рис. 1). Класифікація враховує найбільш релевантні ознаки та може використовуватися при економічному обґрунтуванні та плануванні реальних інвестицій на підприємствах залізничного транспорту.

На залізничному транспорті можна виділити наступні методи фінансування інвестицій, під якими варто розуміти спосіб залучення джерел фінансування інвестицій: самофінансування; емісійне фінансування; позикове фінансування; лізинг; державне фінансування; змішане фінансування.



*Рис. 1 Класифікація джерел фінансування реальних інвестицій на залізничному транспорті*

Перераховані методи найбільше доцільно використати по наступних інвестиційних напрямках:

- відновлення та модернізація матеріально-технічної бази інфраструктури залізничного транспорту за рахунок самофінансування;
- здійснення простого й розширеного відтворення парку рухомого складу за рахунок інших методів фінансування.

Використання цих напрямків обумовлено тим, що залізничний транспорт в усьому світі не є привабливим для інвесторів тому що має невисоку норму прибутку й довгостроковий період окупності будівництва, а також за рахунок державної приналежності магістральної залізничної мережі.

Ситуація, що складається на сьогоднішній день із фондовим потенціалом галузі, вимагає прийняття відповідних рішень – більш глибокого й комплексного характеру – націлених, насамперед, на формування конкурентоспроможності залізничного транспорту в сфері перевезень. Рішення даного завдання, у першу чергу, пов'язане з інтенсифікацією інвестиційних процесів, що сприяють

впровадженню нової техніки, технологій, програм ресурсозбереження й т.д.

Тому через обставини, що склалися, лізинг, поряд із традиційними методами фінансування, здатний забезпечити рішення проблеми задоволення інвестиційної потреби галузі. Даний метод фінансування є кращим для всіх потенційних суб'єктів лізингового процесу, що обумовлено іманентно властивими йому перевагами та особливостями законодавчого регулювання.

Результати дослідження вітчизняного ринку лізингових послуг, фондового потенціалу й інвестиційних процесів у залізничній галузі свідчать про те, що для ефективної інтеграції та розвитку лізингу необхідно здійснити наступні заходи: забезпечити необхідну державну підтримку, що буде стимулювати лізинг рухомого складу (аналогічно підтримці в сільському господарстві); розвиток нормативної правової бази, що регулює лізингову діяльність у залізничній галузі; забезпечення надійності лізингових угод (розвиток страхування); розвиток інфраструктури лізингу: консалтингових компаній, посередницьких фірм, розвиток вторинного ринку

рухомого складу, залізничної техніки; розвиток інформаційної системи: створення бази даних по проведених лізингових угодах на залізничному транспорті, а також виробників рухомого складу на вітчизняному та закордонному ринках, що працюють по лізингових схемах, видання нормативних і рекламних матеріалів про лізингову діяльність у галузі; розробка методичних рекомендацій з організації та оцінки ефективності лізингових операцій на залізничному транспорті.

**Висновки.** Таким чином, проблеми економічної безпеки транспорту сьогодні досить актуальні та вимагають негайного розв'язання шляхом посилення державного регулювання тарифної політики, державного протекціонізму транспорту, оновлення рухомого складу, розбудови мережі міжнародних транспортних коридорів.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Тимофєєва Т.О. Розробка механізму щодо забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.03 – економіка та управління національним господарством / Т.О. Тимофєєва; Укр. держ. акад. заліз. трансп. — Х., 2009. — 20 с.
2. Шинкаренко В.Г. Економічна безпека автотранспортних підприємств та їхня роль у роботі господарського комплексу України / В.Г. Шинкаренко // Збірник наукових праць НТУ. — 2009. [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vntu/2009\\_19\\_1/pdf/81.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vntu/2009_19_1/pdf/81.pdf).
3. Міщенко С.П. Напрямки забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту / С.П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2011. - № 34. — С. 206 – 209.
4. Іскарова Н.О. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки України / Н.О. Іскарова // Економічний простір. — 2010. - № 36. [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Ekpr/2010\\_36/Zmist/6PDF.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2010_36/Zmist/6PDF.pdf).
5. Шевченко І. Особливості формування економічної безпеки підприємства / І. Шевченко // Наука молода. — 2010. - №10. — С. 178-181.
6. Ейтутіс Г. Оцінка економічної безпеки залізничного транспорту. — Економіст. — 2009. - №. — с. 56-59.
7. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова. — К., 2003. — 498 с.
8. Широкова О. М. Роль залізничного транспорту в забезпеченні економічної безпеки України / О. М. Широкова, Т. О. Тимофєєва // Проблеми економіки та управління : [збірник наукових праць] / відповідальний редактор Й. М. Петрович. - Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2012. — С. 227-230.
9. Проект розпорядження «Транспортна стратегія України на період до 2020 р.» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://pravda.tis.ua/pravda/?p=2200> – Назва з екрану.
10. Реформування залізниці відбудеться у три етапи. [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.kmu.gov.ua/control/ru/publish/article?art\\_id=244981248&cat\\_id=244277212](http://www.kmu.gov.ua/control/ru/publish/article?art_id=244981248&cat_id=244277212)
11. Бланк І. А. Инвестиционный менеджмент / И.А. Бланк. — К.: МП «ИТЕМ», ЛТД, 1995. — 315 с.
12. Данько М. І. Підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств залізничного транспорту в умовах інтеграційних процесів: монографія / М. І. Данько, В. Л. Дикань, Л. Л. Калініченко — Х.: УкрДАЗТ, 2010. — 167 с.
13. Игонина Л. Л. Инвестиции : учебник / Л. Л. Игонина; под ред. д.э.н., проф. В. А. Слепова. — М.:Юристь. — 2002. — 480 с.
14. Ковалев В. В. Введение в финансовый менеджмент / В.В. Ковалев. — М.: Финансы и статистика, 2003. — 768 с.
15. Малин А. Лизинг железнодорожного транспорта / А. Малин // Финансовый директор. — 2003. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.fd.ru>.

**Аннотация.** Раскрыты первоочередные направления обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта, включающие укрепление государственного регулирования тарифной политики, государственного протекционизма транспорта, обновления подвижного состава, расширения сети международных транспортных коридоров.

**Ключевые слова:** экономическая безопасность, износ основных фондов, железнодорожный транспорт, инвестиции, лизинг.

**Summary.** Disclosed to the priority areas of economic security of rail transport, including the strengthening of state regulation of the traffic policy, state protectionism transport rolling stock, expanding network of international transport corridors.

**Keywords:** economic security, wear of capital assets, railway transport, investments, leasing.

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