

Кирило Журавель
(Харків, Україна)

ФІНАНСОВІ АСПЕКТИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

В умовах ринкової економіки важливою задачею підприємств та галузей є розробка та використання системи економічної безпеки.

Економічна безпека підприємства – це стан найбільш ефективного використання ресурсів для ліквідації загроз та забезпечення стійкого функціонування підприємства в теперішній та майбутній час [1].

Діяльність кожного підприємства неможлива без виникнення ризикових ситуацій. Сутність економічного ризику полягає в тому, що суб'єкт, який виконує ту чи іншу операцію не знає її результатів, але уявляє собі ймовірність кожного з можливих наслідків.

Ризик на залізничному транспорті – це ймовірність настання потенційної економічної небезпеки для підприємства залізничного транспорту, отримання небажаних результатів або недосягнення поставлених цілей [2].

Ризик підприємства залізничного транспорту відображає міру невідповідності (повної або часткової) між очікуваними результатами експлуатаційної та підсобно-допоміжної діяльності і дійсно отриманими при прийнятті управлінських рішень при здійсненні транспортного обслуговування.

На залізничному транспорті доцільно виділити такі види ризиків [3]:

- ризики транспортного обслуговування на ринку вантажних перевезень;
- ризики транспортного обслуговування на ринку пасажирських перевезень;
- виробничо-технологічні, технічні,
- ресурсні ризики;
- ризики ремонту рухомого складу;
- ризики якості перевезень і надання транспортних послуг;
- ризики реалізації інвестиційних проектів; ризики матеріально-технічного забезпечення;
- ризики загрози безпеці процесу перевезень;
- ризики структури і використання активів;
- ризики втрат, збитків (фінансові);
- ризики внутрішніх і зовнішніх кадрових ресурсів;
- ризики структурних перетворень.

Для зменшення втрат залізничного транспорту, що пов'язані зі складанням договорів з неплатоспроможним вантажовідправником, необхідно отримання найбільш достовірної інформації про клієнта та її аналіз.

Для зменшення втрат залізничного транспорту, що пов'язані з невиконанням клієнтом умов договору по термінам та обсягам вантаження, необхідно включати до договору умови сплати та розмір неустойки за кожний день затримки вагонів та порожній пробіг.

Як наслідок неповної і несвоєчасної оплати перевезень може виникнути дебіторська заборгованість.

Посилення ролі залізничного транспорту в нейтралізації загальнодержавних загроз економічній безпеці вимагає:

- утворення максимально сприятливих умов перевезень та транспортних послуг для зростання матеріального виробництва та позитивних змін в його структурі;
- зростання рівня життя населення в збільшенні доступу до транспортних послуг та поліпшення їх якості;
- посилення ролі залізничного транспорту у стабілізації фінансової системи і формуванні бюджетів усіх рівнів.

Рішення галузевих проблем економічної безпеки потребує:

- проведення активної інвестиційної політики з метою підтримки необхідного технічного рівня локомотивного і вагонного парків, а також пристроїв колійного господарства та інших об'єктів інфраструктури;
- зростання фінансової стабілізації за рахунок формування оптимального фінансово-економічного механізму у галузі, гнучкої тарифної політики, введення в дію ефективних проти витратних важелів;
- обов'язкового дотримання галузевої тарифної угоди як умови соціальної стабілізації та соціальної домовленості з оплати праці, зайнятості, забезпечення житлових умов;
- посилення ролі регіонів у вирішенні соціально-економічних проблем галузі.

Політика економічної безпеки у галузі повинна бути націлена на запобігання деформації структури залізничного транспорту та погіршенню показників його функціонування.

Практика показує, що фактори загрози економічній безпеці можна класифікувати наступним чином.

У сфері виробництва та послуг:

- посилення структурної деформації і економіки;
- зниження інвестиційної та інноваційної активності;
- надмірна відкритість економіки;
- посилення імпортової залежності;
- тенденція до перетворення України у паливо-сировинний додаток розвинутих держав.

У соціальній сфері:

- зниження рівня і якості життя населення;
- безробіття;
- поглиблення майнової різниці у суспільстві.

У сфері фінансів:

- структурні диспропорції бюджетної системи;
- зменшення бюджетного потенціалу та його матеріальної бази;
- посилення залежності від зовнішніх факторів;
- зростання дефіциту бюджетів;
- відсутність ефективного механізму контролю за фінансовими потоками в усіх сферах діяльності.

Тобто фінансова безпека має самостійний статус і тому її потрібно окремо виділити для дослідження з метою попередження впливу факторів загрози і встановлення перспектив розвитку.

Під фінансовою безпекою залізниці розуміється стан її фінансової системи, який забезпечує достатній рівень прогресивного існування, незалежність її фінансових інтересів від зовнішніх та внутрішніх загроз [4].

Головною метою стратегічного фінансового планування на залізничному транспорті повинна стати розробка галузевих критеріїв та показників забезпечення фінансової безпеки, пошук додаткових джерел фінансового забезпечення зростання виробництва, отримання стійких позицій на ринку транспортних послуг.

Для об'єктивної оцінки фінансової безпеки залізниці важливо знати співвідношення фактичного (прогнозного) та граничного значення важливіших показників, що входять в систему оцінки.

Аналіз вітчизняного та зарубіжного досвіду показав, що до складу системи показників оцінки фінансової безпеки слід включити нижченаведені:

- частка фактичних та необхідних інвестицій для фінансування оздоровлення основного капіталу;
- рівень інноваційної активності (обсяг інвестицій у нововведеннях);
- рівень рентабельності по усім видам діяльності;
- фондодіддача виробництва;
- рівень зменшення кредиторської і дебіторської заборгованостей;
- частка забезпеченості власними джерелами фінансування оборотного капіталу;
- частка грошових коштів у обсязі виручки від вантажних перевезень та ін.

Рівень фінансової безпеки можливо оцінювати по фактичним (прогнозним) значенням вказаних показників та їх відхиленням від встановлених граничних значень.

За результатами такої оцінки стан фінансової безпеки може бути:

- нормальний, коли значення показників знаходяться в межах граничних значень;
- передкризовий, коли граничні значення перевищені хоча б для одного показника;
- кризовий, коли перевищені граничні значення більшості обраних показників;
- критичний, коли перевищені граничні значення усіх показників оцінки фінансової безпеки.

Слід визначити, що для оцінки відхилень, значення обраних показників повинні нормуватись відносно величин показників нормального функціонування залізниці.

Такий методичний підхід можна використовувати для формування механізму оцінки факторів, що загрожують фінансової безпеці, виконання моніторингу оціночних показників, системно аналізувати їх зміни, приймати науково - обґрунтовані управлінські рішення з поліпшення фінансового стану залізниці.

Література:

1. Бланк І.А. Управління фінансовою безпекою підприємства. – К.: Ельга, Ніка-Центр, 2009. – 784 с
2. Журавель К. В. Особливості впровадження системи управління господарським ризиком на підприємствах залізничного транспорту/ К. В. Журавель, Ю. О. Крихтіна // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Нові рішення в сучасних технологіях. – Х: НТУ «ХПІ», – 2012. - № 68 (974). – С. 45-50.
3. Журавель К. В. Сутність та класифікація ризиків при транспортному обслуговуванні на залізничному транспорті / К. В. Журавель // Вісник національного університету «Львівська політехніка». – 2008.-№628. – С. 95-101.
4. Петренко Н.П. Проблеми розробки механізму забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту / Н.П. Петренко // Залізничний транспорт України. — 2000. — №6. — С. 17-22.

Артем Ігнатенков, Неоніла Крихтіна
(Харків, Україна)

ДОСЛІДЖЕННЯ ПОНЯТТЯ «ЛОЯЛЬНІСТЬ ПЕРСОНАЛУ»

Сучасні дослідники по-різному тлумачать лояльність у цілому і лояльність персоналу зокрема. Лояльний у словнику Даля [1] тлумачиться як «доступний», «милосердний», «людяний», «людинолюбний», «привітний», «благородний і правдивий», «доброзичливий». Енциклопедія Брокгауза [2] додає до попередньо сказаного законність, вірність обов'язку, принципові, а словник російської мови С. І. Ожегова і