

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ**

**Костюк Жанна Сергіївна**

УДК: 338.47:656.2

**ПІДХОДИ ДО ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)

**Автореферат**  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Харків – 2015

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українському державному університеті залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України.

**Науковий керівник:**

доктор економічних наук, професор  
**Дикань Володимир Леонідович,**  
Український державний університет  
залізничного транспорту, завідувач кафедри  
економіки та управління виробничим і  
комерційним бізнесом.

**Офіційні опоненти:**

доктор економічних наук, професор,  
**Бараш Юрій Савелійович,**  
Дніпропетровський національний  
університет залізничного транспорту  
ім. академіка В. Лазаряна, завідувач кафедри  
обліку, аудиту та інтелектуальної власності;

кандидат економічних наук, доцент  
**Чередниченко Олександр Юрійович,**  
Національний університет міського  
господарства, доцент кафедри фінансово-  
економічної безпеки, обліку та аудиту.

Захист відбудеться « 27 » листопада 2015 р. о 13:30 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українському державному університеті залізничного транспорту за адресою: м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Українського державного університету залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209 та на сайті Українського державного університету залізничного транспорту: <http://kart.edu.ua>.

Автореферат розісланий « 26 » жовтня 2015 р.

Учений секретар  
спеціалізованої вченої ради

І. В. Чорнобровка

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми дослідження.** Залізничний транспорт України знаходиться в стані інтенсивних перетворень, що спрямовані на підвищення ефективності його діяльності. Проте перед галуззю стоїть низка серйозних взаємопов'язаних проблем, які з часом не лише не вирішуються, але й ще більше ускладнюються. Основними з них є: недосконала структура і система управління галуззю; неринковий характер функціонування конкурентного сектору; невідповідність соціальної політики та мотивації персоналу вимогам змін у зовнішньому та внутрішньому середовищі; високий ступінь морального і фізичного зносу основних фондів поряд із нестачею інвестиційних ресурсів, спрямованих на їх оновлення та розвиток залізничного транспорту взагалі; недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють його діяльність; недостатня державна підтримка інноваційного розвитку галузі тощо. Ці проблеми значно знижують рівень економічної безпеки діяльності підприємств залізничного транспорту, галузі у цілому та, відповідно, знижують результативність її діяльності.

Питання створення більш ефективної системи економічної безпеки діяльності підприємств галузі посилюється в умовах зовнішніх та внутрішніх викликів. По-перше - процесу реформування галузі, який не завжди проходить узгоджено, системно, безболісно для персоналу. По-друге – кризової ситуації у всіх сферах життя країни, яка негативно впливає на і діяльність галузі, і ускладнює її реформування. Отже виникає необхідність перегляду та удосконалення існуючих концепцій економічної безпеки діяльності підприємств з урахуванням цих процесів.

Загальнотеоретичні та практичні питання забезпечення економічної безпеки підприємств висвітлено у працях таких зарубіжних та вітчизняних вчених як, О.В. Ареф'єва, О.М. Барановский, Ю.С. Бараш, Н.В. Білошкурська, Т.Г. Васильцев, Н.В. Ващенко, Д.В. Гречко, В.Л. Дикань, Л.І. Донець, Т.М. Іванюта, С.Н. Ілляшенко, А.А. Кириченко, А. В. Козаченко, О.Л. Коробчинський, А. Н. Ляшенко, І.І. Нагорна, А.В. Нікітіна, Є.А. Олейнікова, В.Л. Ортинський, С.Ф. Покропивний, В.П. Пономарев, Н.Й. Ревенчук, О.І. Судакова, Т.Г. Сухорукова, В.Л. Тамбовцева, А. В. Шкурупій, В.І. Ярочкін та інших.

Проблемам забезпечення економічної безпеки діяльності підприємств залізничного транспорту в своїх працях приділяли значну увагу такі вітчизняні вчені як Г.Д. Ейтутіс, С. В. Каламбет, Д.І. Ковальов, С.П. Міщенко, І.Л. Плетникова, Т.О. Тимофєєва, О.Ю. Чередніченко та інші.

Разом з тим, деякі важливі теоретико-методичні аспекти підвищення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту так і не отримали належного висвітлення. Залишаються недостатньо опрацьовані питання, що пов'язані з: формуванням механізму забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту; вибором підходу до оцінки рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту з урахуванням впливу ризиків; розкриття особливостей процесу управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту в умовах реформування. Сукупність окреслених питань зумовили вибір теми дисертаційного дослідження, визначили його логіко-структурну побудову,

мету, об'єкт, предмет і завдання роботи.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Напрямок дисертаційного дослідження обрано як ініціативний відповідно до тематики науково-дослідної роботи кафедри «Економіка та управління виробничим і комерційним бізнесом» в Українському державному університеті залізничного транспорту. Робота виконана відповідно до цілей та завдань Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, затвердженої рішенням Колегії Мінтрансу від 23.10.2001 р. (наказ МТУ від 05.11.2001 р. №764); Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1390; Транспортної стратегії України на період до 2020 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. N 2174-р; Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року (затверджена розпорядженням КМУ від 16.12.2009 р. №2174-р).

**Мета дослідження** полягає в обґрунтуванні та розробці теоретико-методичних підходів та практичних рекомендацій щодо підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

**Досягнення визначеної мети обумовило необхідність вирішення таких завдань:**

- дослідити сутність поняття «економічна безпека підприємств» та удосконалити зміст категорії «економічна безпека підприємств залізничного транспорту»;
- проаналізувати склад економічної безпеки та виділити функціональні складові економічної безпеки підприємств залізничного транспорту;
- удосконалити процес управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту;
- визначити зв'язок між поняттями «ризик» та «загроза», а також виділити основні ризики та загрози для економічної безпеки підприємств;
- проаналізувати сучасний стан галузі залізничного транспорту України та особливості процесу її реформування;
- розкрити механізм забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту;
- проаналізувати теоретичні та практичні підходи щодо оцінки рівня економічної безпеки підприємств та розробити власний підхід;
- розробити алгоритм управління процесом реформування залізничної галузі в аспекті забезпечення економічної безпеки її підприємств, а також запропонувати систему практичних заходів щодо підвищення її рівня;
- дослідити систему мотивації та розробити методіку мотивації працівників щодо підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

**Об'єктом** дослідження є процес забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

**Предметом** дослідження теоретичні положення та методичні підходи щодо підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

**Методи дослідження.** Теоретичною та методологічною основою дослідження є наукові праці та методичні розробки провідних вітчизняних і зарубіжних вчених з проблем забезпечення економічної безпеки підприємств, в тому числі підприємств залізничного транспорту, питань аналізу, діагностики та управління ризиком та загрозами діяльності підприємств, проблем реформування галузі, мотивації персоналу, та інші.

Нормативну й інформаційну базу дослідження становлять Закони України та постанови КМУ, офіційні статистичні публікації Державного комітету статистики, матеріали Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Для досягнення поставлених у дисертації завдань використовувалися такі методи дослідження: логічний та історичний підхід – для пізнання економічних явищ; теоретичного узагальнення, аналізу та синтезу – для узагальнення та уточнення понять «економічна безпека підприємства», «ризик», «загроза», «небезпека», «реформування» та обґрунтування специфіки економічної безпеки на залізничному транспорті; системний підхід – для обґрунтування концептуальних напрямків підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, визначення функціональних складових економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, принципів функціонування та завдань підсистем; статистичного аналізу – для аналізу стану підприємств залізничного транспорту та рівня його безпеки; методи експертних оцінок, а саме метод аналізу ієрархій та шкала бажаності Харрінгтона для оцінки рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту; графічний – для оформлення висновків проведених досліджень; групувань, структуризації цілей – при розробці концептуального підходу до підвищення рівня економічної безпеки залізничного транспорту.

**Наукова новизна отриманих результатів** полягає в подальшому розвитку теоретико-методичних підходів та практичних рекомендацій щодо підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. Найбільш вагомими результатами дослідження, що містять елементи наукової новизни, полягають у такому:

*удосконалено:*

- визначення сутності поняття «економічна безпека підприємств залізничного транспорту» як процесу досягнення підприємством залізничного транспорту організаційно-технологічної єдності, високої якості та результативності транспортних процесів, що, на відміну від існуючих, враховує таку характеристику економічної безпеки як «організаційно-технологічна єдність». Це дозволяє знизити ризик дезорганізованості системи в процесі реформування, забезпечити виконання стратегії, цілей, дотримання цінностей «Укрзалізниці», підвищити якість обслуговування клієнтів;

- процес управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту шляхом уточнення етапів управління загрозами та ризиками економічної безпеки, які, на відміну від існуючих, запропоновано здійснювати в взаємозв'язку між керуванням ризиком та загрозою, та поєднання етапів управління кожного з них у цілісний, взаємопов'язаний процес. Це дозволяє підвищити результат управління

економічною безпекою підприємств залізничного транспорту, в тому числі попередити загрози ще на стадії виникнення ризику;

- механізм забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту на основі комплексного підходу, в якому на відміну від існуючих, поєднано підсистеми управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту, а саме управління: виробничо-господарською діяльністю, інноваційно-інвестиційною діяльністю, процесом реформування, персоналом, ризиками та загрозами. Це дозволить узгоджувати цілі цих підсистем і на цій основі ефективно управляти економічною безпекою підприємств залізничного транспорту;

- підхід до оцінки економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що на відміну від існуючих, пропонується здійснювати шляхом розробки системи показників економічної безпеки за запропонованими функціональними складовими в межах ресурсного, організаційно-технологічного, управлінського потенціалів, та через врахування рівня зовнішніх ризиків за кожною з них. Це дозволить більш об'єктивно визначити рівень економічної безпеки підприємств залізничного транспорту;

*отримали подальшого розвитку:*

- структура економічної безпеки підприємств залізничного транспорту шляхом виділення функціональних складових: в межах ресурсного потенціалу: матеріально-технічної, кадрової і інформаційно – комунікаційної; в межах організаційно-технологічного потенціалу: експлуатаційної; організації управління інфраструктурою та ресурсозбереженням; організації управління перевезеннями, маркетингово-збутової; організації управління персоналом; в межах управлінського потенціалу: стратегічно-ціннісної, фінансової, інтерфейсної, силової, правової складових. Це дозволить більш ефективно управляти економічною безпекою підприємств залізничного транспорту;

- теоретичні аспекти економічної безпеки шляхом обґрунтування взаємозв'язку між ризиком, загрозою та небезпекою, визначенням загрози як частини ризику і конкретної форми небезпеки, яка виникає у разі негативного наслідку прийнятого рішення чи невиправданого ризику. Це дозволяє більш ефективно попереджувати негативні наслідки ризиків;

- теоретичні аспекти процесу реформування за рахунок визначення його протиріч, що виявляються в двоїстій природі процесу реформування, а саме в одночасному подоланні загроз та створенні нових. Це дозволяє виявити та врахувати ризики та загрози реформування;

- підходи до управління процесом реформування залізничного транспорту з урахуванням забезпечення у цьому процесі високого рівня економічної безпеки підприємств. Це дозволить завчасно попередити негативні наслідки реформування;

- система мотивації на підприємствах залізничного транспорту за рахунок включення до неї преміювання за підвищення рівня економічної безпеки підприємства на основі методики визначення внеску працівника у підвищення її рівня і відповідної грошової винагороди. Це дозволить додатково мотивувати персонал підприємства щодо підвищення економічної безпеки.

**Практичне значення отриманих результатів** полягає у тому, що сформульовані й обґрунтовані у дисертаційному дослідженні теоретичні положення і методичні рекомендації доведено до рівня практичних рекомендацій, які можуть стати основою підвищення ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту та підвищення рівня їх економічної безпеки. Розроблені методологічні підходи по підвищенню рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту дають можливість підприємствам галузі скоординувати роботу на досягнення поставлених цілей.

У цілому практичну цінність висвітлених положень дисертації підтверджено частковим використанням висловлених висновків і рекомендацій у діяльності підприємств. Отримані результати використані ДП «Південна залізниця» (акт про впровадження від 07.05.2015), відокремленим підрозділом ДП «Південна залізниця» Локомотивне депо «Харків - Сортувальний» (акт провадження від 29.04.2015) та ДП «Харківський автомобільно-ремонтний завод №126» МОУ (довідка про впровадження від 15.04.2015). Результати дисертаційного дослідження впроваджено в навчальний процес Навчально-наукового інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів та використовуються при підготовці магістрів та спеціалістів за спеціальностями: «Економіка підприємства» (акт провадження від 18.05.2015).

**Особистий внесок здобувача.** Висновки та результати дисертаційного дослідження отримані автором самостійно, ідеї та розробки, показані в роботі, належать безпосередньо автору. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано лише ті положення, ідеї та висновки, які є результатом самостійної роботи автора. Внесок автора в роботи, виконані у співавторстві [13,14], наведено у списку опублікованих праць за темою дисертації.

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення та висновки дисертаційного дослідження доповідались на Всеукраїнській заочній науково-практичній конференції «Актуальні проблеми формування та управління потенціалом підприємств в умовах інноваційно-інвестиційного розвитку» (Харків, 2013); III науково-практичній конференції з міжнародною участю «Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств в сучасних умовах господарювання» (Харків, 2013); IX Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (Харків, 2013); Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції (INFECO 2014) «Інформаційна та економічна безпека» (Харків, 2014); X Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративної логістики» (Харків, 2014); Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Управління функціонуванням та розвитком економічних систем умовах глобальних перетворень» (Харків, 2014).

**Публікації.** За результатами досліджень опубліковано 16 наукових робіт, з яких 8 наукових статей у фахових наукових виданнях України (7 – паперових, 1 – електронне), 2 статі в інших наукових журналах (з яких 1 – у іноземному виданні), а також 6 тез доповідей на конференціях. Загальний обсяг публікацій складає 5,25 ум-друк. арк. З них особисто здобувачеві належить 4,95 ум-друк. арк.

**Структура і обсяг роботи.** Дисертація складається із вступу, трьох розділів,

висновків, додатків. Загальний обсяг роботи 234 сторінки, в тому числі основний зміст – 168 сторінок. Робота містить 10 рисунків, 21 таблицю, 9 додатків, список використаних джерел – 201 найменування.

## **ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ**

**У вступі** обґрунтовано актуальність обраної теми дисертації, сформульовано мету та завдання, визначено об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну і практичну значимість отриманих результатів, наведено дані щодо їх апробації і публікацій.

**У першому розділі «Теоретичні основи забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту»** розглянуто існуючі підходи до трактування категорії «економічна безпека» та запропоновано авторське визначення «економічної безпеки підприємств залізничного транспорту»; визначено теоретичні аспекти забезпечення економічної безпеки підприємства та складові економічної безпеки підприємства залізничного транспорту.

Категорія "економічна безпека", яка є досить відомою в наукових розробках західних фахівців, для української науці є відносно новою. Звернення вітчизняних дослідників до вивчення питань економічної безпеки держави і підприємств почалося у 90-х роках ХХ століття і було пов'язано з трансформаційними перетвореннями в економіці та суспільстві нашої країни. Актуальним напрямом стало і дослідження економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що набуло нового змісту в умовах реформування галузі та загострення кризових явищ в економіці та суспільстві.

Вивчення існуючих підходів до визначення категорії «економічна безпека підприємства» поряд з урахуванням галузевої специфіки, аналізом внутрішніх та зовнішніх загроз, процесів, які відбуваються в галузі (зокрема процесу реформування), дозволили запропонувати авторське бачення цієї категорії.

Під економічною безпекою підприємств залізничного транспорту пропонується розуміти процес досягнення підприємствами залізничного транспорту організаційно-технологічної єдності, високої якості та результативності транспортних процесів, що дає можливість забезпечити ефективне функціонування та стійке покращення стану залізничного транспорту на основі цілеспрямованого комплексу заходів щодо запобігання чи послаблення негативного впливу зовнішніх та внутрішніх загроз.

На відміну від існуючих, запропоноване визначення враховує таку характеристику економічної безпеки як «організаційно-технологічна єдність». Ця характеристика є ключовою при зміні форми власності та доступу до залізничної інфраструктури приватних компаній, оскільки вона є важливим чинником забезпечення виконання стратегії, цілей, цінностей «Укрзалізниці», зниження ризику дезорганізованості системи, підвищення якості обслуговування клієнтів.

Економічну безпеку підприємства залізничного транспорту пропонується розглядати як систему, що включає в себе 13 функціональних складових, що виділені та розкриті в межах ресурсного, організаційно-технологічного та управлінського рівнів потенціалу підприємства (рис. 1).



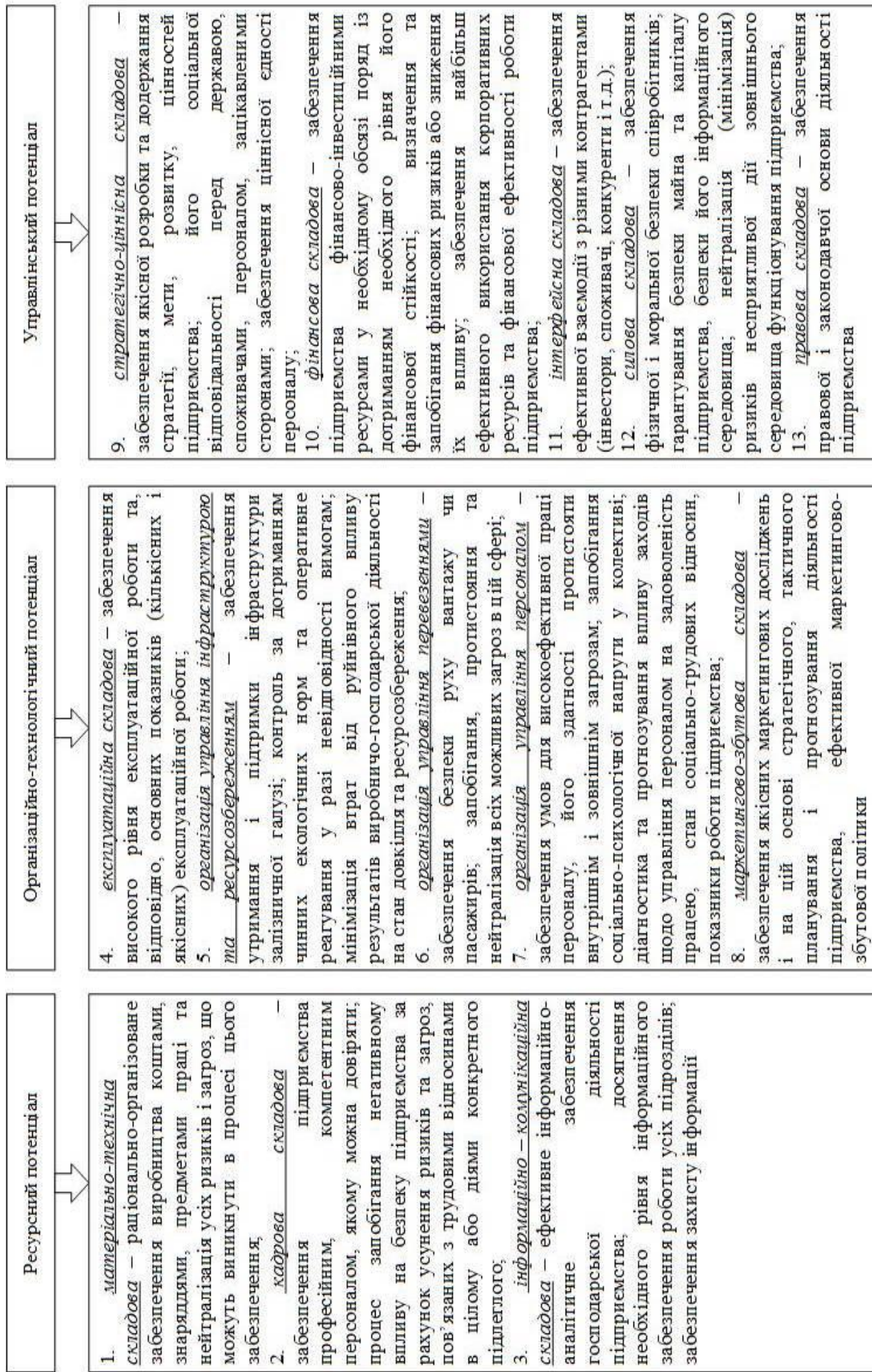


Рис. 1 – Функціональні складові економічної безпеки підприємств залізничного транспорту

Метою такої системи є забезпечення ефективного функціонування та стійкого розвитку підприємства, своєчасне виявлення, запобігання чи послаблення негативного впливу зовнішніх та внутрішніх факторів, забезпечення захищеності діяльності підприємства і досягнення ним цілей його діяльності.

Якісне управління економічною безпекою підприємств передбачує уточнення категоріального апарату у таких взаємопов'язаних поняттях як «безпека», «небезпека», «загроза», «ризик». У зв'язку з цим визначено, що *загроза* є частиною *ризик*у і конкретною формою *небезпеки*, яка виникає у разі негативного наслідку прийнятого рішення чи невиправданого ризику.

Встановлено що, на сьогодні одними з найбільш виражених ризиків є: зростання дезорганізованості системи залізничного транспорту, конфліктів з персоналом всіх рівнів (ризик, що виникають при реформуванні галузі); зниження реальних доходів населення; зростання соціальної напруженості (взагалі і серед працівників галузі) у зв'язку зі значним зниженням рівня життя населення; зниження обсягів промислового виробництва. В межах них існують такі загрози як: матеріальна та моральна незадоволеність працівників; зниження якості праці; втрата найбільш кваліфікованих кадрів; зниження попиту на послуги залізничного транспорту та втрата частки ринку; значне зниження ефективності діяльності підприємств галузі, збитковість.

Тому запропоновано управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту здійснювати через керування ризиками та загрозами у їх взаємозв'язку та відповідно поєднання етапів управління ними.

У **другому розділі «Формування механізму забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту»** розглянуто основні проблеми та протиріччя функціонування залізничного транспорту України, сутність, напрями та проблеми його реформування; визначено позитивні наслідки, проаналізовано загрози та ризики, що можуть виникнути в процесі реформування галузі та доведено необхідність врахування них при формуванні механізму забезпечення економічної безпеки; запропоновано організаційно - економічний механізм забезпечення економічної безпеки на підприємствах залізничного транспорту України; проаналізовано існуючі наукові підходи та запропоновано авторський підхід до оцінки економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Залізничний транспорт України заходиться у процесі реформування. Його необхідність не має сумніву адже дозволяє вирішити найскладніші проблеми галузі. Проте, щодо впливу на економічну безпеку підприємств залізничного транспорту, процес реформування має двоїсту природу, що полягає в одночасному подоланні існуючих, але разом з тим і виникненні нових проблем та ризиків.

Зважаючи на це, у роботі визначено не тільки позитивні результати реформування, але й ризики та загрози, які виникають (рис. 2).

Забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту передбачує створення відповідного механізму. У межах нього визначені: суб'єкт та об'єкт, головна мета та підцілі, завдання системи забезпечення економічної безпеки підприємства, принципи її функціонування; внутрішні та зовнішні ризики; інструменти та важелі забезпечення, методи оцінки рівня економічної безпеки підприємства.

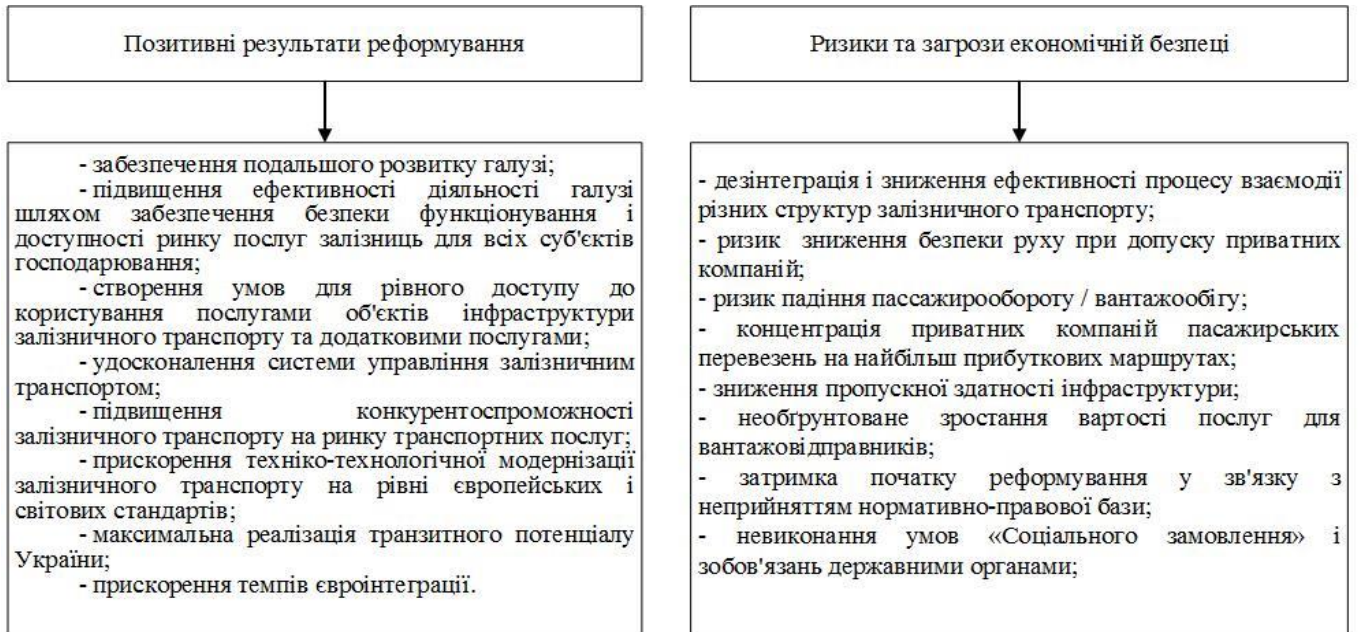


Рис. 2 – Протиріччя процесу реформування залізничного транспорту

Розроблений організаційно-економічний механізм забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, поєднує такі підсистеми управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту як управління: виробничо-господарською діяльністю, інноваційно-інвестиційною діяльністю, процесом реформування, персоналом, ризиками та загрозами (рис. 3).

Впровадження і безперервне вдосконалення цього механізму дадуть змогу сформувати комплекс захисних реакцій, спрямованих на підтримку стійкого функціонування підприємства і розвитку в умовах нестабільного зовнішнього середовища.

Одним із ключових питань побудови системи забезпечення економічної безпеки підприємства є розробка методики оцінки її рівня. У сучасній науковій літературі пропонується значна кількість різних підходів та методів оцінки економічної безпеки підприємства, серед основних виділяють: індикаторний, ресурсно-функціональний, програмно-цільовий та фінансовий. Кожен з них має певні недоліки щодо їх практичного застосування в оцінці економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Визначено, що оцінка економічної безпеки має складатися з двох взаємозалежних та взаємопов'язаних блоків: оцінка з позиції діагностики стану його господарської діяльності (через систему функціональних складових економічної безпеки підприємства залізничного транспорту з використанням ресурсно-функціонального підходу) та оцінка з позиції реакції на зовнішні ризики та загрози, що впливають на стан господарської діяльності (рис. 4).

Запропонований підхід дозволить проаналізувати як ефективність діяльності підприємства та виявити її проблемні ділянки, а також ідентифікувати можливі загрози діяльності, що можуть виникнути при настанні того чи іншого ризику, що дозволить вчасно сигналізувати про небезпеку та вжити заходи з її попередження.

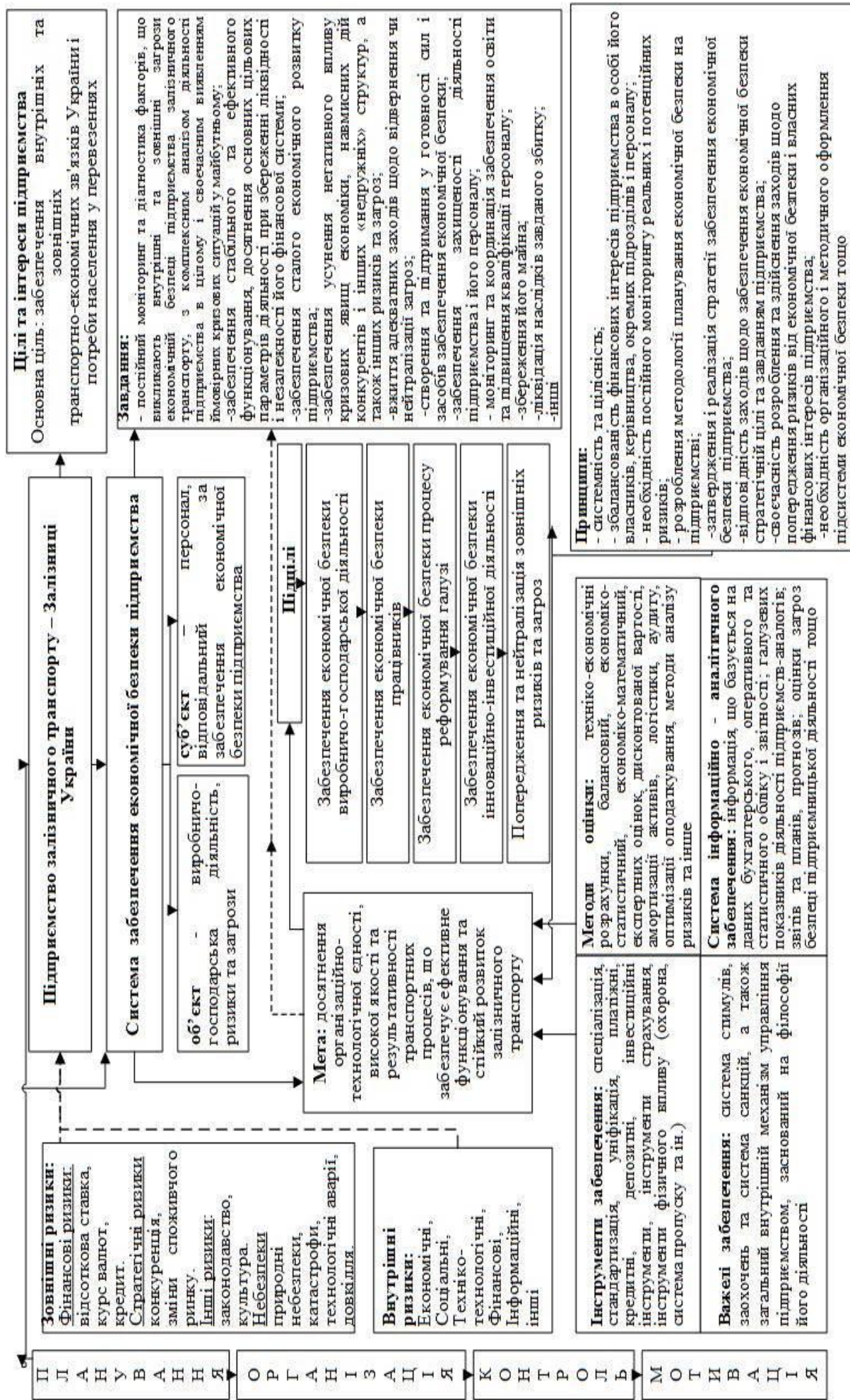


Рис. 3 – Організаційно-економічний механізм забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту

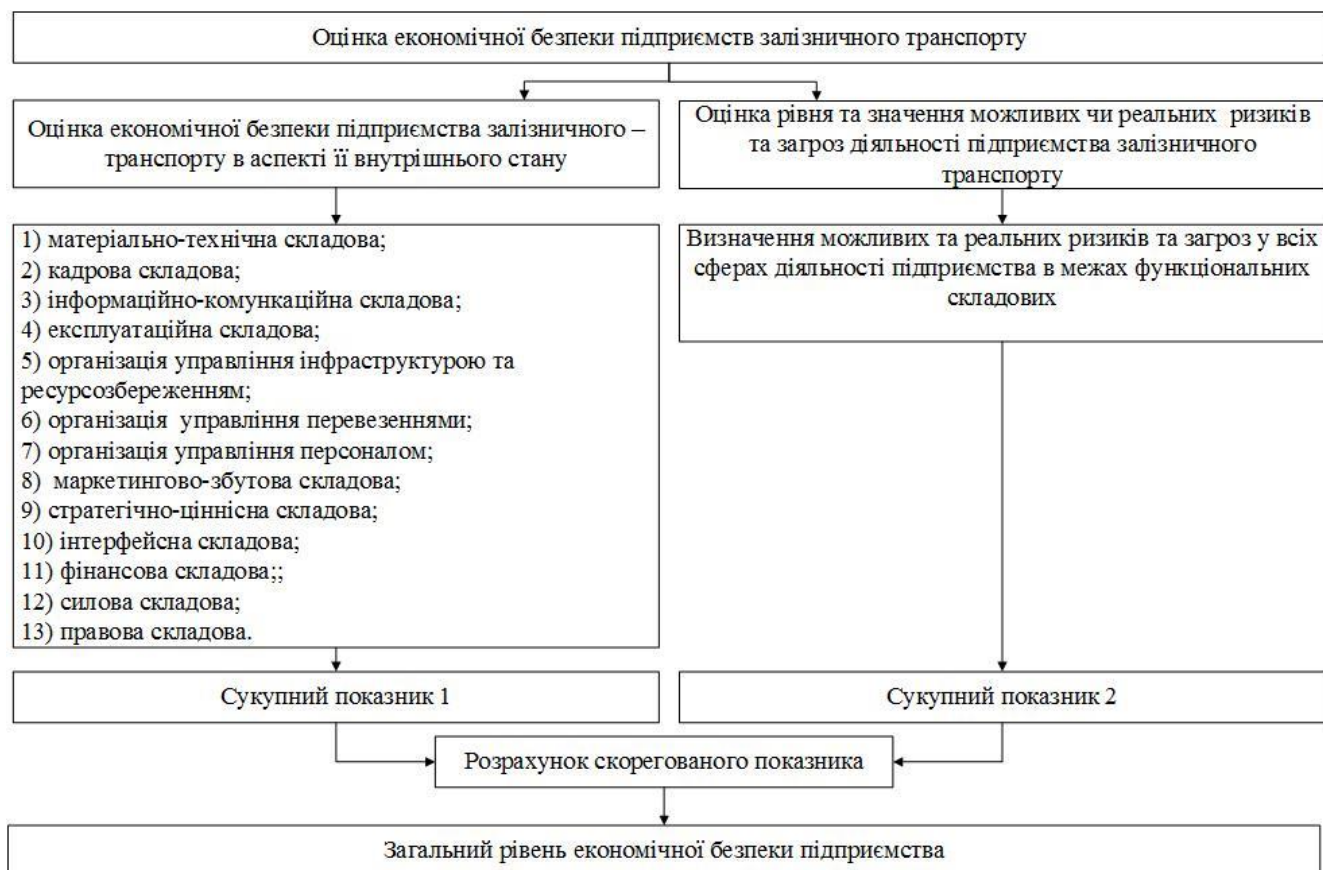


Рис. 4 – Підхід до оцінки економічної безпеки підприємств залізничного транспорту

Сукупний показник економічної безпеки в аспекті її внутрішнього стану розраховується як:

$$ЕБ_{вн} = \sum (\gamma_{фс} \times \sum (\gamma_{пок} \times Z)), \quad (1)$$

де  $\gamma_{фс}$  – вагомість відповідної функціональної складової економічної безпеки підприємства залізничного транспорту;

$\gamma_{пок}$  – вагомість відповідного показника в межах функціональної складової;

$Z$  – значення відповідного показника в межах функціональної складової.

Сукупний показник впливу ризиків на економічну безпеку підприємства розраховується за формулою:

$$ЕБ_r = \sum (\gamma_{фс} \times \sum (\gamma_r \times R)), \quad (2)$$

де  $\gamma_{фс}$  – вагомість відповідної функціональної складової економічної безпеки підприємства залізничного транспорту;

$\gamma_r$  – вагомість відповідного ризику в межах функціональної складової;

$R$  – кількісний вираз впливу відповідного ризику в межах функціональної складової.

Обчислювати значення комплексного показника економічної безпеки

підприємства пропонується за формулою:

$$EB = EB_{\text{вн}} \times \% EB_r, \quad (3)$$

де  $EB$  – рівень економічної безпеки,

$EB_{\text{вн}}$  – сукупний показник економічної безпеки, що розраховується в аспекті її внутрішнього стану,

$\%EB_r$  – відсоток, до якого знижується показник економічної безпеки під впливом певного рівня зовнішніх ризиків.

Рівень зниження внутрішнього показника економічної безпеки певним чином залежить від ступеня зовнішнього ризику (високий-низький). Будемо вважати, що міра зниження цього показника ( $\%EB_r$ ) буде такою:

- при впливі невідворотних ризиків – на 50 %;
- високих – на 40 %;
- середніх – на 30 %;
- низьких – на 20 % від отриманого рівня.

Оцінку рівня економічної безпеки за запропонованою методикою виконано у третьому розділі роботи.

У *третьому розділі «Організаційно-методичні підходи до підвищення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту»* проведено оцінку рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту – Південної залізниці України; удосконалено систему управління реформуванням галузі у напрямку орієнтації системи на цілі підвищення рівня економічної безпеки; запропоновано включення до системи мотивації стимулювання працівників за підвищення рівня економічної безпеки підприємства для чого запропонована відповідна методика.

Розрахунок рівня економічної безпеки Південної залізниці (рис. 5) на основі авторського підходу, дозволив визначити, що економічна безпека залізниці перебуває на низькому рівні (відповідає значенню 0,2517).

За першим сукупним показником, який визначає рівень економічної безпеки в аспекті внутрішнього стану – рівень економічної безпеки середній (значення 0,3396); за другим сукупним показником, який виражає вплив зовнішніх ризиків, ступінь ризику також середня (0,4672).

Встановлено, що найбільші загрози економічній безпеці підприємства виникли за такими складовими як: силова (критичний рівень, що пов'язано зі збільшенням кількості випадків несанкціонованого втручання в діяльність), кадрова, інформаційно-комунікаційна, організація управління перевезеннями, маркетингово-збутова та правова. Це внутрішні загрози, які можливо значно знизити шляхом підвищення якості управління цими складовими.

Щодо зовнішніх ризиків, то найбільш високий ступінь негативного впливу зовнішніх факторів спостерігається за такими складовими як: фінансова (критичний рівень), матеріально-технічна, організація управління інфраструктурою та ресурсозбереженням, стратегічно ціннісна. Керівництво повинно здійснювати постійний моніторинг та упереджувати негативний вплив

цих ризиків.

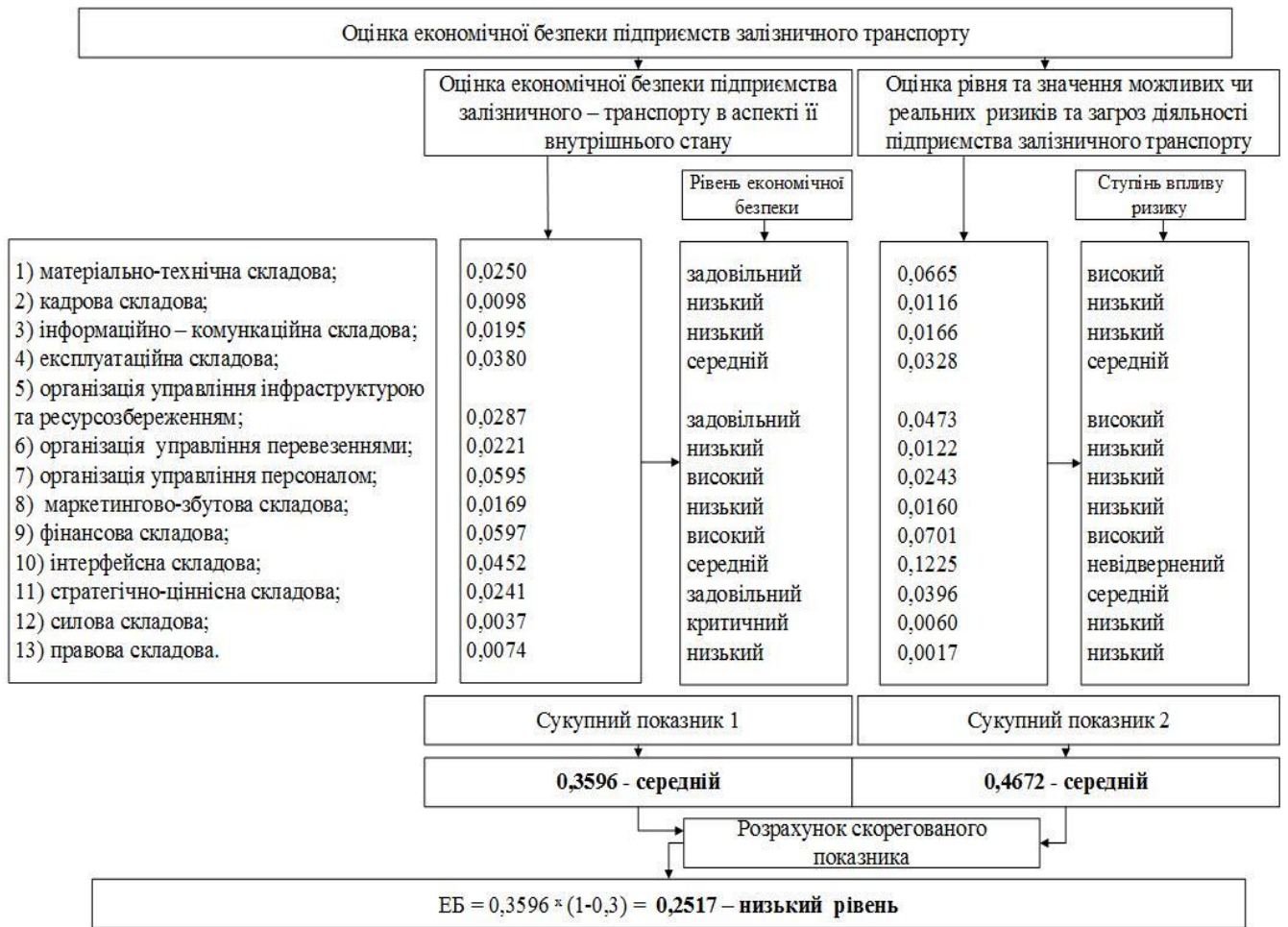


Рис. 5 – Результат оцінки рівня економічної безпеки підприємства «Південна залізниця»

У процесі реформування поряд із загрозливими обставинами зовнішнього характеру на першому плані опинились і внутрішні загрози. Це актуалізує питання пошуку шляхів удосконалення системи управління реформуванням галузі у напрямку орієнтації системи на цілі підвищення рівня економічної безпеки.

У зв'язку з тим, що у процесі реформування виникає велика кількість ризиків, а також беручи до уваги той факт, що перш ніж цей процес дасть реальні результати, підприємство перебуває в невизначеному становищі, що значно впливає як на результати його діяльності, так і на рівень економічної безпеки, пропонується процес підвищення рівня економічної безпеки розглядати в сукупності з процесом управління реформуванням галузі (рис. 6).

Під час такого забезпечення необхідною умовою стає постійний моніторинг загроз економічній безпеці підприємств та їх своєчасна діагностика. Зазначено, що: *система моніторингу та діагностики* – підсистема, створена в межах системи економічної безпеки підприємства залізничного транспорту, метою якої є визначення та аналіз факторів внутрішнього і зовнішнього середовища, що є чи можуть стати причинами ризиків та загроз економічній безпеці підприємства, а

також проведення комплексного аналізу діяльності в цілому, її результатів та можливостей.

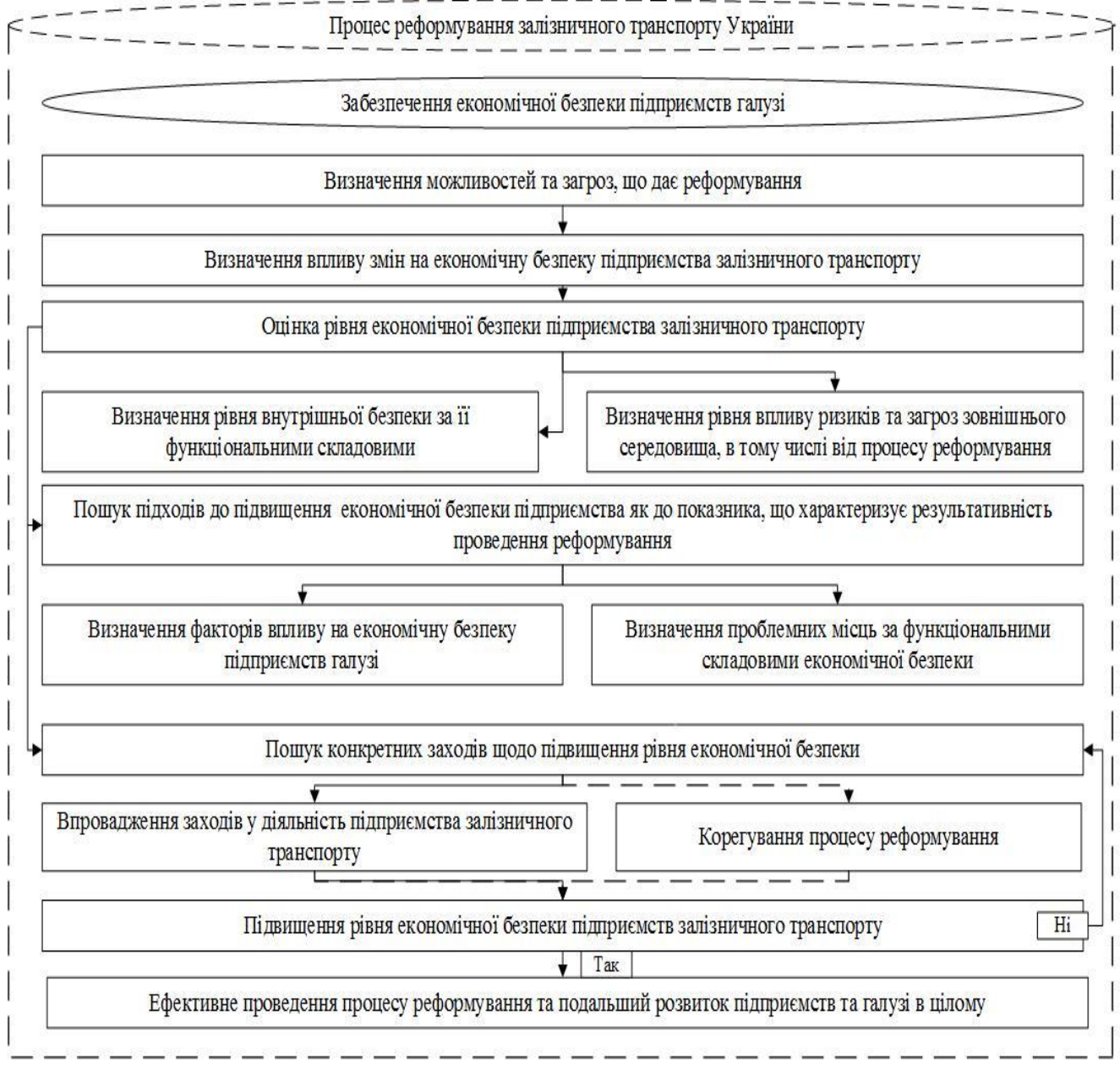


Рис. 6 – Алгоритм управління процесом реформування в аспекті забезпечення високого рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту

Успішна діяльність підприємства великою мірою забезпечується професійною роботою його співробітників. Рівень економічної безпеки підприємства залежить від того, наскільки ефективно його керівництво і спеціалісти будуть здатні запобігти можливим загрозам та ліквідувати шкідливі наслідки окремих негативних складових внутрішнього та зовнішнього оточення.

Кадри – найважливіший ресурс підприємства, від їх складу, їхнього інтелекту та професіоналізму у великій мірі залежить належний рівень економічної безпеки. А отже, система мотивації персоналу є однією з важливих



складових як системи управління персоналом в організації, так і системи забезпечення економічної безпеки виробничо-господарської діяльності.

Існуюча система мотивації на підприємствах залізничного транспорту сьогодні не спрямована на підвищення рівня економічної безпеки. Тому пропонується включити до системи матеріальної мотивації працівників отримання премії за підвищення економічної безпеки підприємства. Ця премія являє собою узагальнену кількісну оцінку трудового вкладу працівника в загальні результати по підвищенню рівня економічної безпеки підприємства залізничного транспорту з урахуванням рівня його відповідальності та вкладу у загальний результат.

Методика визначення внеску працівника у підвищення рівня економічної безпеки і на цій основі його грошової винагороди та приклад її застосування для спеціаліста ДП Південна залізниця наведено в таблиці 2.

Таблиця 2

Методика визначення внеску працівника у підвищення рівня економічної безпеки

Етап оцінки та її зміст	Приклад			
	Позитивний вплив	Бали (+)	Негативний вплив	Бали (-)
1. Створення у підрозділах (відділах) підприємства переліку дій працівників, які позитивно та негативно впливають на економічну безпеку підприємства	- точне виконання роботи;	5	- неточність виконання поставлених завдань;	5
2. Оцінювання (в балах) кожної з них (наприклад, в діапазоні від 1 до 5 балів)	- дотримання технологічного процесу, інструкцій, правил технічної безпеки та ін.;	4	- виготовлення браку, грубі помилки в роботі;	4
	- внесення пропозиції щодо покращення якості, результатів, організації роботи та ін.;	3	- скандали та з'ясування відносин на роботі, хамство;	4
	- допомога співробітникам і доброзичливий характер у роботі та ін.	3	- прогули, довга відсутність на робочому місці і та ін.;	2
			- п'янство на робочому місці та ін.	2
3. Визначення вартості бала у грошовому вигляді	1 бал дорівнює 20 грн			
4. Визначення коефіцієнту відповідальності певної групи кадрів	Керівники – 100 %; спеціалісти - 90 %; службовці - 80 %; фахівці - 70 % ; інші – 60 %			
5. Ведення індивідуального обліку балів кожного співробітника підрозділу	Спеціаліст підрозділу точно виконував свою роботу, вніс цікаву пропозицію щодо покращення обміну інформацією (яка була втілена), але довгий час був відсутній на робочому місці			
6. Підрахунок (у кінці звітної періоду) внеску (у вигляді премії / відрахування) в результаті покращення (погіршення) рівня економічної безпеки	$П = \sum Б \cdot \%В \cdot Ц,$ де П – премія за внесок у показник економічної безпеки підприємства; Б – бали, за виконані / невиконані дії працівником відповідного підрозділу підприємства; %В – відсоток відповідальності категорії персоналу; Ц - вартість бала у грошовому вигляді $П = (5+4-2) \cdot 0,9 \cdot 20 = 126 \text{ грн.}$			

Цю методику можливо застосувати на будь-якому підприємстві залізничного транспорту, що дасть можливість мотивувати працівників щодо підвищення рівня економічної безпеки підприємств.

## ВИСНОВКИ

Одержані в дисертаційному дослідженні результати в сукупності вирішують важливе науково-практичне завдання розроблення теоретико-методичних підходів і практичних рекомендацій щодо підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. Основні висновки та результати, одержані в ході дослідження, полягають у такому:

1. Визначено, що сутність економічної безпеки підприємств залізничного транспорту слід розуміти як процес досягнення підприємством залізничного транспорту організаційно-технологічної єдності, високої якості та результативності транспортних процесів, що дає можливість забезпечити ефективне функціонування та стійке покращення стану залізничного транспорту на основі цілеспрямованого комплексу заходів з запобігання чи послаблення негативного впливу зовнішніх та внутрішніх загроз.

2. Запропоновано в структурі економічної безпеки підприємств залізничного транспорту виділити три види потенціалу і в межах них відповідні функціональні складові: в межах ресурсного потенціалу: матеріально-технічну, кадрову і інформаційно-комунікаційну; в межах організаційно-технологічного потенціалу: експлуатаційну; організацію управління інфраструктурою та ресурсозбереженням; організацію управління перевезеннями, організацію управління персоналом, маркетингово-збутову; в межах управлінського потенціалу: стратегічно-ціннісну, фінансову, інтерфейсну, силову, правову.

3. Удосконалено процес управління економічною безпекою підприємства за рахунок поєднання в один комплексний взаємопов'язаний процес етапів управління ризиками, як передумови виникнення загроз діяльності підприємства залізничного транспорту, та етапів управління загрозами, що актуалізуються у випадку, якщо вплив на ризик не дозволив уникнути відповідної загрози.

4. Визначено взаємозв'язок між категоріями «ризик, загроза та небезпека», який полягає в тому, що загроза є частиною ризику та конкретною формою небезпеки, яка виникає у разі негативного наслідку прийнятого рішення чи невиправданого ризику.

5. Проаналізовано сучасний стан галузі залізничного транспорту України та особливості процесу його реформування. Визначено, що проведення реформ створює як нові можливості для діяльності підприємств Укрзалізниці, так і сприяє виникненню нових загроз їх роботі. Визначено необхідність постійного моніторингу рівня економічної безпеки підприємств в процесі реформування.

6. Розроблено механізм забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що являє собою сукупність методів, принципів, важелів, інструментів, за допомогою яких суб'єкт через вплив на об'єкт матиме змогу досягти поставленої цілі, підцілей та вирішити визначені завдання. Цей механізм спрямований на досягнення економічної безпеки підприємств залізничного

транспорту і поєднує управління такими підсистемами як: управління виробничо-господарською діяльністю, інноваційно-інвестиційної діяльністю; економічною безпекою персоналу; процесом реформування галузі.

7. Запропоновано здійснювати розрахунок рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту з урахуванням двох аспектів: оцінки внутрішнього стану системи – у розрізі функціональних складових економічної безпеки та оцінки рівня зовнішніх ризиків, що на неї впливають.

8. Розроблено алгоритм управління процесом реформування залізничної галузі України в аспекті забезпечення економічної безпеки, а також запропоновано систему практичних заходів, реалізація яких підвищить рівень економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

9. Запропоновано включити до системи мотивації, яка існує на підприємствах залізничного транспорту стимулювання працівника за його внесок в підвищення рівня економічної безпеки підприємства, для чого розроблена відповідна методика. Це дозволить покращити як саму систему мотивації, так і систему економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

## **СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

### **Статті у наукових фахових виданнях**

1. Костюк Ж.С. Сутність поняття «економічна безпека підприємств залізничного транспорту» / Ж.С. Костюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків : УкрДАЗТ, 2013. – № 41. – С. 173–179.

2. Костюк Ж.С. Поняття ризику, небезпеки та загрози як базових категорій розкриття сутності економічної безпеки підприємств залізничного транспорту / Ж.С. Костюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків : УкрДАЗТ, 2013. – № 43. – С. 142–149.

3. Костюк Ж.С. Функціональні складові економічної безпеки підприємств залізничного транспорту / Ж.С. Костюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків : УкрДАЗТ, 2013. – № 42. Спецвипуск. – С. 308–311.

4. Костюк Ж.С. Протиріччя процесу реформування в економіці / Ж.С. Костюк // Збірник наукових праць ДЕТУТ, 2014. – Вип. 29. – С. 252–260.

5. Костюк Ж.С. Шляхи попередження та нейтралізації ризиків та загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту / Ж.С. Костюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків : УкрДАЗТ, 2014. – № 45. – С. 88– 92.

6. Костюк Ж.С. Реформування залізничної галузі: додаткові можливості та загрози її економічній безпеці / Ж.С. Костюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків : УкрДАЗТ, 2014. – № 46. Спецвипуск. – С. 229–234.

7. Костюк Ж.С. Підходи до підвищення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту / Ж.С. Костюк // Вісник економіки транспорту та промисловості. – Харків : УкрДАЗТ, 2015. – № 49. – С.121–127.

8. Костюк Ж.С. Мотивація як засіб підвищення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту / Ж.С. Костюк // «Глобальні та національні проблеми економіки», 2015. – № 4. – Режим доступу: [http:// www.global-national.in.ua](http://www.global-national.in.ua).

#### **Статті в інших наукових виданнях**

9. Kostyuk Zhanna Methodological approaches to assessing the level economic security of enterprise / Zhanna Kostyuk // Praha: Stredoevropsky vestnik pro vedu a vyzkum, 2015 – № 1(14). – Р. 26–31.

10. Костюк Ж.С. Теоретичні аспекти забезпечення економічної безпеки на підприємствах залізничного транспорту / Ж.С. Костюк // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – Хмельницький : ХНУ, 2013. – № 1. – С. 14–18.

#### **Матеріали конференцій і тези доповідей**

11. Костюк Ж.С. Економічна безпека підприємств залізничного транспорту в період реформування галузі / Ж.С. Костюк // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: матеріали ІХ Міжнар. наук.- практ. конф. (м. Харків, 5–7 червня 2013 р.) – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – С. 88.

12. Костюк Ж.С. Забезпечення належного рівня економічної безпеки підприємства як необхідна умова його успішного функціонування / Ж.С. Костюк // Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств в сучасних умовах господарювання: матеріали ІІІ наук.-практик. конференції з міжнародною участю (м. Харків, 22 листопада 2013 р.). – Харків: Академія внутрішніх військ України, 2013. – С. 139–140.

13. Костюк Ж.С. Загальна структура механізму управління економічною безпекою підприємства/ В.Л. Дикань, Ж.С. Костюк // Міжнародна наук.-практик. інтернет-конференція «Управління функціонуванням та розвитком економічних систем умовах глобальних перетворень» (м. Харків, 22–25 жовтня 2014 р.). – Харків: УПА, 2014. – С. 292– 297. – Режим доступу: <http://ekon.upa.edu.ua>. *(Особистий внесок здобувача: складено загальну схему організаційно-економічного механізму забезпечення економічної безпеки підприємства).*

14. Костюк Ж.С. Проблеми забезпечення конкурентоспроможності підприємства / В.Л. Дикань, Ж. С. Костюк // Актуальні проблеми формування та управління потенціалом підприємств в умовах інноваційно-інвестиційного розвитку: матеріали Всеукр. заочної наук.- практ. конф. (м. Харків, 22–25 жовтня 2013 р.) – Харків: УПА, 2013. – С. 276–280. *(Особистий внесок здобувача: розкрито коло показників, які визначають конкурентоспроможність підприємства).*

15. Костюк Ж.С. Теоретичні аспекти розробки ефективного механізму забезпечення економічної безпеки підприємства / Ж.С. Костюк // Інформаційна та економічна безпека: матеріали міжнародної наук.-практик. інтернет-конференції (INFECO 2014) (м. Харків, 15–16 травня 2014 р.). – Режим доступу: <http://khibs.edu.ua>.

16. Костюк Ж.С. Транспортно-виробнича складова економічної безпеки підприємств залізничного транспорту / Ж.С. Костюк // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративної логістики: матеріали X Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5–7 червня 2014 р.) – Харків: УкрДАЗТ, 2014. – С. 105–106.

### АНОТАЦІЯ

**Костюк Ж.С. Підходи до підвищення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.** – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Український державний університет залізничного транспорту МОН України, Харків, 2015.

Дисертаційну роботу присвячено розробленню теоретико-методичних підходів та практичних рекомендацій щодо підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Розглянуто підходи до поняття «економічна безпека» та запропоновано авторське визначення «економічної безпеки підприємств залізничного транспорту». Досліджено складові економічної безпеки підприємства, відокремлено її елементи з урахуванням специфіки роботи залізничної галузі. Проаналізовано погляди науковців на поняття «ризик», «небезпека», «загроза», запропоновано бачення взаємозв'язку цих категорій та визначення поняття «загроза». Сформовано бачення етапів управління загрозами безпеці підприємства. Розглянуто основні проблеми та протиріччя функціонування залізничного транспорту України, програма реформування галузі. Визначено неоднозначний характер процесу реформування, розглянуто фактори впливу на рівень економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, у тому числі ті, що виникають у зв'язку з реформуванням. Запропоновано методичний підхід до оцінки рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, який враховує внутрішній стан системи та зовнішні ризики. Запропоновано удосконалення системи управління реформуванням галузі у напрямку орієнтації системи на цілі підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. Виділено можливі заходи з підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту за функціональними складовими. Проаналізовано стан мотиваційної системи на підприємствах залізничного транспорту України щодо її спрямованості на забезпечення економічної безпеки та запропоновано включити до методів матеріальної мотивації виплату премії за підвищення рівня економічної безпеки із розробкою відповідної методики.

**Ключові слова:** економічна безпека підприємства залізничного транспорту, реформування, управління, ризик, загроза, механізм забезпечення економічної безпеки, оцінка рівня економічної безпеки, мотивація.

### АННОТАЦИЯ

**Костюк Ж.С. Подходы к повышению экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта.** – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по

специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Украинский государственный университет железнодорожного транспорта МОН Украины, Харьков, 2015.

Диссертационная работа посвящена разработке теоретико-методических подходов и практических рекомендаций по повышению уровня экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта.

В работе рассмотрены существующие подходы к определению сущности понятия «экономическая безопасность предприятия», выполнен их анализ и предложено авторское определение «экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта», которое включает в себя такие основные ее характеристики, как «организационно-технологическое единство», качество и результативность.

Исследованы составляющие экономической безопасности предприятия, выделены элементы безопасности с учетом специфики работы железнодорожной отрасли в рамках ресурсного, организационно-технологического и управленческого потенциалов.

Рассмотрены и проанализированы взгляды ученых на понятия «риск», «опасность», «угроза» и их взаимосвязь. Определены внутренние и внешние угрозы экономической безопасности предприятия, предложено авторское видение взаимосвязи приведенных экономических категорий и авторское определение понятия «угроза» как основного фактора негативного влияния на экономическую безопасность. Доказана необходимость управления рисками как главного средства предупреждения и нейтрализации угроз экономической безопасности предприятия.

Предложен методический подход к оценке уровня экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта, который учитывает оценку внутреннего состояния системы и внешних рисков. На основе этого подхода проведена оценка уровня экономической безопасности предприятия железнодорожного транспорта Украины.

Рассмотрены основные проблемы и противоречия функционирования железнодорожного транспорта Украины, программа реформирования отрасли: ее цель, задачи. Определены возможные положительные последствия выполнения программы, проанализированы угрозы и риски, которые могут возникнуть в процессе реформирования отрасли, и доказана необходимость учета возможных препятствий на пути к поставленной цели. Определен неоднозначный характер процесса реформирования по отношению к его воздействию на экономическую безопасность предприятия.

Рассмотрены факторы, влияющие на уровень экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта, в том числе возникающих в связи с реформированием отрасли. В связи с этим, предлагается процесс повышения уровня экономической безопасности рассматривать в совокупности с процессом управления реформированием, а именно совершенствование системы управления реформированием отрасли в направлении ориентации системы на цели повышения уровня экономической безопасности. Выделены возможные меры по

повышению уровня экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта по функциональным составляющим.

Проанализировано состояние мотивационной системы на предприятиях железнодорожного транспорта Украины относительно ее влияния на экономическую безопасность. Предложено включить в число методов материальной мотивации выплату премии за повышение уровня экономической безопасности.

**Ключевые слова:** экономическая безопасность предприятия железнодорожного транспорта, реформирование, управление, риск, угроза, механизм обеспечения экономической безопасности, оценка уровня экономической безопасности, мотивация.

## ANNOTATION

**Kostyuk ZH.S The approaches to enhancing of economic security of enterprises of railway transport. - Manuscript copyright.**

Dissertation for the candidate of economics degree, major 08.00.04 – economics and management of the enterprises. – Ukrainian State University of Railway Transport of Ministry of education and science of Ukraine, Kharkiv, 2015.

The thesis is devoted to development of theoretical and methodical approaches and practical recommendations for improving the economic security of enterprises of railway transport.

Reviewed the approaches to the concept of "economic security" and invited the author's definition of "economic security of enterprises of railway transport". Studied the components of economic security, separated its elements considering the specifics of the railway industry. Analyzed the scientists views on the concept of "risk", "danger", "threat", offered a vision of the relationship of these categories and the definition of "threat" as the main factor of negative influence on economic security. Formed vision on stages of management of security threats of the company. Reviewed the main problems and contradictions of Railway Transport of Ukraine functioning, its reform program. Defined the ambiguous nature of the reform process, the factors that influence the level of economic security of railway transport, including those arising in connection with the reform. Suggested the methodical approach to the assessment of the economic security of enterprises of railway transport, which takes into account the state of the internal situation of the enterprise and external risks. Suggested an improvement of the management system of reformation towards targeting system aims to improve the economic security of enterprises of railway transport. Highlight possible measures to improve the economic security of railway transport into its functional components. Analysed the state of the motivational system for railway transport of Ukraine for its focus on economic security and suggested methods to include material incentives paid premiums for improving the economic security of developing appropriate methods.

**Keywords:** economic security of enterprises of railway transport, reforming, management, risks, threats, mechanism of providing the economic security, assessment of the level of economic security, motivation.

Костюк Жанна Сергіївна

**ПІДХОДИ ДО ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ  
ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за  
видами економічної діяльності)

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з авторським оригіналом

Відповідальний за випуск

Н.Є. Каличева

---

Підписано до друку 21 жовтня 2015 р.  
Формат паперу 60x84 1/16. Друк ризограф.  
Папір офсетний. Обсяг 0,87 ум. друк. арк. Наклад 100 прим.  
Зам. № 502. Безкоштовно.

---

Видавництво УкрДУЗТ.  
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.  
61050, Харків, пл. Фейєрбаха, 7  
Друкарня УкрДУЗТу, 61050, м. Харків, пл.Фейєрбаха,7