

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ТИМОФЄЄВА ТЕТЯНА ОМЕЛЬЯНІВНА

УДК 338.47: 656.2

**РОЗРОБКА МЕХАНІЗМУ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**Спеціальність 08.00.03 - економіка та управління національним
господарством**

АВТОРЕФЕРАТ

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

Харків - 2009

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту
Міністерства транспорту та зв'язку України

Науковий керівник доктор економічних наук, професор
Позднякова Любов Олексіївна,
Українська державна академія залізничного транспорту,
завідувач кафедри економіки залізничного транспорту.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Куркін Микола Васильович,
Український центральний науково-дослідний інститут
технології машинобудування, директор;

кандидат економічних наук, доцент
Сухорукова Тетяна Геннадіївна,
Українська державна академія залізничного транспорту,
доцент кафедри економіки, організації і управління
підприємством.

Захист відбудеться « 22 » травня 2009 р. о 13.00 годині на засіданні спеціалізованої
вченої ради Д 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за
адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії
залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розісланий « 16 » квітня 2009 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

І.В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕМИ

Актуальність теми дослідження. У сучасних умовах питання забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту займає одне з перших місць. Передумовами появи ряду проблем залізничної галузі стали різні перетворення в економіці країни, які і зумовили множинні зміни в діяльності залізничних підприємств і залізничного транспорту в цілому. До цього галузям народного господарства держави була властива стабільність і прогнозованість явищ зовнішнього і внутрішнього характеру на тривалий термін часу. Підприємства народного господарства були захищені державою від впливу всіх негативних чинників. Для залізничної галузі цей факт був однією з головних умов ефективної діяльності її підприємств – забезпеченість необхідними обсягами робіт, оскільки види транспорту, які використовували підприємства народного господарства при перевезенні своєї продукції, визначалися незалежно від бажання самих підприємств. І перевага тут належала залізничному транспорту.

Перетворення в економіці України приводять до прояви як зовнішніх, так і внутрішніх чинників, що впливають на діяльність залізничного транспорту як позитивно, так і негативно.

У цих умовах виникає необхідність своєчасного передбачення і реагування на будь-які зміни як у зовнішньому, так і внутрішньому середовищі. Вирішення таких задач саме й лежить в основі забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту.

Проблеми забезпечення економічної безпеки на різних її рівнях знаходяться в центрі уваги вчених. Основні дослідження в цьому напрямку відображено в роботах таких вчених як, Г. Пастернак-Таранущенко, С. Мочерній, О. Плотнікова, Г. Дарнопих, А. Ревенко, В. Ларін, А. Іларіонов, Е. Олейников, В. Духов, М. Куркін, М. Капустін, А. Архипов, А. Городецький, Б. Михайлов, А. Татаркін, О. Романов, А. Куклін, Е. Коротков, А. Беляєв, В. Сенчагов, П. Іващенко, С. Тютюнников, В. Пономаренко, Т. Клебанової, Н. Чернова, Р. Кожевников, Є. Виноградов, В. Шликов. Дослідженнями в напрямку забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту та забезпечення її окремих складових займалися такі вчені: І. Плетникова, Д. Ковальов, Т. Сухорукова, Л. Йожкін, А. Чічін, А. Новікова, Р. Кожевников, Л. Кочнева, Є. Виноградов.

Не занижуючи вагомий внесок зазначених вчених, треба відмітити що ця проблема є ще недостатньо глибоко вивченою, тому актуальним вважається дослідження розроблення теоретичних основ щодо проблеми визначення, оцінки і прогнозування розвитку стану залізничного транспорту за допомогою найважливіших показників і індикаторів його функціонування з погляду забезпечення його економічної безпеки під впливом різноманітних негативних проявів зовнішнього і внутрішнього характеру.

Об'єктивна необхідність удосконалення діючої системи та розроблення механізму, який забезпечує економічну безпеку залізничного транспорту, і зумовила вибір теми дисертаційної роботи, визначила предмет, об'єкт, основну мету і завдання дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Напрямок дисертаційного дослідження обрано відповідно до тематики науково-дослідної роботи кафедри „Економіка залізничного транспорту” в Українській державній академії залізничного транспорту. Тема дисертаційної роботи затверджена Вченою радою факультету економіки транспорту УкрДАЗТ.

Основні результати дослідження виконано відповідно до плану науково-дослідних робіт УкрДАЗТ і використано у держбюджетній темі за № 34/3-06Б, УДК: 656.2.001.73, «Наукове обґрунтування доцільності проведення реструктуризації збиткових підприємств залізничного транспорту» (номер держреєстрації 0106U004120).

Мета дослідження полягає в:

- поглибленні існуючих теоретичних підходів визначення рівня економічної безпеки залізничного транспорту;
- розробленні нових теоретичних узагальнень щодо моделювання механізму визначення рівня економічної безпеки залізничного транспорту.

Мета дослідження обумовлена вирішенням таких задач:

- визначити сутність економічної безпеки на різних її рівнях (міжнародної, національної, держави, галузі, підприємства);
- проаналізувати теоретичні та практичні підходи щодо визначення рівня економічної безпеки;
- обґрунтувати доцільність визначення економічної безпеки на залізничному транспорті;
- визначити роль залізничного транспорту в забезпеченні економічної безпеки національного господарства;
- провести комплексний аналіз роботи залізничного транспорту з метою виявлення основних загроз його економічної безпеки;
- визначити фактори впливу на складові економічної безпеки залізничного транспорту та систематизувати загрози;
- запропонувати систему показників щодо оцінки економічної безпеки залізничного транспорту та класифікувати їх за складовими;
- розробити пропозиції щодо оцінки економічної безпеки залізничного транспорту та запропонувати механізм їх реалізації;
- розробити та рекомендувати до практичного втілення пропозиції щодо механізму забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту.

Об'єктом дослідження є процеси, які відбуваються на залізничному транспорті та забезпечують економічну безпеку залізниць.

Предметом дослідження є теоретико-методологічні та методичні основи забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту

Методи дослідження. У роботі використані такі методи дослідження: системний підхід (визначення складових економічної безпеки залізничного транспорту), абстрактно-логічний (теоретичне узагальнення та формування висновків), експериментальний (формування концепції забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту), логічного моделювання (визначення коефіцієнтів за окремими складовими економічної безпеки залізничного транспорту), графічний метод (проведення комплексного аналізу роботи залізничного транспорту), експериментальний метод (обґрунтування отриманих коефіцієнтів), метод експертних оцінок (отримання значення вагових коефіцієнтів) та загальнонаукові методи теоретичного узагальнення і порівняння.

Теоретичною основою дослідження є наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених з питань забезпечення економічної безпеки на рівні держави, регіону, галузі та окремого підприємства, законодавчі та нормативні акти України, статистичні дані Укрзалізниці та залізниць, внутрішньовідомча документація Укрзалізниці.

Інформаційну базу дослідження склали Конституція України та інші закони України, статистична база даних Міністерства транспорту та зв'язку України, новітні публікації українських і зарубіжних авторів, результати дослідження статистичних, звітних та оперативних даних Укрзалізниці та залізниць відносно роботи залізничного транспорту України за період 1991 - 2007 рр.

Наукова новизна полягає в теоретичному обґрунтуванні та розробленні механізму підвищення рівня економічної безпеки залізничного транспорту. При цьому отримано результати:

вперше:

- розроблено модель визначення рівня економічної безпеки залізничного транспорту України, яка складається з основних послідовних етапів. Реалізація моделі здійснюється через механізм управління системою показників за допомогою яких визначається рівень та потенціал залізничного транспорту;

удосконалено:

- понятійний апарат: "ресурси економічної безпеки", "потенціал економічної безпеки", "рівень розвитку економічної безпеки", що дозволило розширити підґрунтя для розроблення механізму оцінки сучасного стану економічної безпеки залізничного транспорту;

- схему загроз економічної безпеки залізничного транспорту. На відміну від існуючих схем, загрози визначаються з урахуванням особливостей господарської діяльності залізничного транспорту;

- класифікацію взаємозв'язків економічної безпеки різних рівнів. На відміну від існуючих визначено вплив суб'єктивних та об'єктивних чинників;

дістало подальшого розвитку:

- фактори впливу (загрози) на рівень економічної безпеки залізничного транспорту за рахунок того, що на кожен складову економічної безпеки впливає безліч чинників внутрішнього та зовнішнього характеру;

- модель ресурсного потенціалу залізничного транспорту, яка складається з сукупності чинників, згрупованих в окремі блоки: капіталу, персоналу, інформації і технологій, техніки, обладнання та прав.

Практичне значення отриманих результатів. Розроблено методологічні підходи щодо визначення рівня економічної безпеки залізничного транспорту. Це дозволяє підприємствам залізничного транспорту впроваджувати науково-обґрунтовані заходи, які направлені на підвищення рівня економічної безпеки залізничного транспорту.

Впровадження запропонованих методологічних основ дозволяє скоординувати роботу на підвищення рівня економічної безпеки залізничного транспорту.

Основні положення дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі Української державної академії залізничного транспорту на факультеті економіки транспорту, Інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів та факультету підвищення кваліфікації при викладанні дисциплін «Основи економіки транспорту», «Економіка залізничного транспорту», «Планування діяльності підприємств залізничного транспорту», «Економіка вагоноремонтного виробництва».

Апробація результатів дисертації. Основні положення та висновки дисертаційного дослідження доповідались та отримали позитивний відгук на: II Міжнародній науковій конференції «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 2002); III Міжнародній науковій конференції «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 2003); міжнародній науково-практичній конференції «Економічна безпека держави: стан, проблеми, напрямки зміцнення» (Харків, 2005, 2006); 67-й міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту» (Дніпропетровськ, 2007); VII Міжнародній науковій конференції «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 2008); міжнародній науково-практичній конференції «Стратегія забезпечення сталого розвитку України» (Київ, 2008); III Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» (Судак, 2008); I науково-практичній конференції «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (Сімферополь, 2008).

Особистий внесок здобувача. Основні положення і висновки дисертаційної роботи обґрунтовані та отримані автором самостійно на підставі вивчення, аналізу й узагальнення теоретичних досліджень і практичного досвіду з питань забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту. В роботі [5] здобувачем розглянуто найважливіші фактори впливу на економічну безпеку залізничного транспорту.

Публікації. Результати дослідження опубліковані в 16 працях, у тому числі 5 наукових статей у фахових наукових виданнях. Загальний обсяг робіт 2,39 друк. арк., з них особисто автору належить 2,11 друк. арк.

Структура і обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків. Основний зміст викладено на 174 сторінках. Робота містить 52 рисунки, 23 таблиці, 3 додатки, перелік використаних джерел (179 найменувань).

У *вступі* обґрунтована актуальність теми дисертаційного дослідження, його мета і задачі, наукова новизна, показано практичне значення отриманих результатів, їх апробація і відображення в опублікованих наукових працях.

У *першому розділі "Методологічні основи щодо проблеми оцінки та підвищення рівня економічної безпеки"* проаналізовано основні дослідження вчених з проблем забезпечення економічної безпеки на різних її рівнях. В ринкових умовах, для яких властива невизначеність процесів, що протікають в економічних системах, питання забезпечення економічної безпеки займає одне з основних місць. Зазначеною проблемою займалось багато фахівців протягом останніх років.

Теоретичним обґрунтуванням вирішення цієї проблеми у різних економічних системах займалися вчені різних держав, але незважаючи на наявність наукового надбання залишається коло питань з цієї проблеми що є, нажаль, недостатньо вивченим. Тому у першому розділі виконано теоретичне обґрунтування доцільності створення удосконаленого механізму, який має дозволити забезпечити економічну безпеку залізничного транспорту.

Науковий пошук підкреслюється багатоаспектністю розгляду вченими поняття „економічна безпека”. Встановлено, що перші напрацювання, що стосуються проблеми забезпечення безпеки економічних систем, мали місце ще на початку 60-х років ХХ сторіччя. Проте в нашій країні перші спроби постановки та вирішення проблеми забезпечення безпеки економічних систем були зроблені на початку 90-х років ХХ сторіччя.

На основі аналізу теоретичних та методичних підходів вчених, які працюють над цією науковою проблемою, розкрито основні напрямки визначення механізму підвищення рівня економічної безпеки. Дослідженням встановлено, що в економічній літературі немає однозначного визначення поняття „економічна безпека”. Забезпечення економічної безпеки системи, як результату дії різноманітних чинників внутрішнього і зовнішнього характеру, вимагає розроблення відповідного механізму та системних показників, за допомогою яких вона буде визначена.

У роботі пропонується трактувати поняття „економічна безпека ” як здатність економічної системи зберігати стійкий стан, протидіяти загрозам порушення цього стану та запобігати незворотним кризовим ситуаціям.

Розглянуто теоретичні аспекти визначення основних понять, пов'язаних з проблемою визначення рівня економічної безпеки: „економічна безпека ”, „економічні ризики”.

Економічна безпека класифікується за наступними рівнями: міжнародною, національною, держави, регіональною, галузевої і підприємства. З метою

забезпечення функціонування механізму економічної безпеки було визначено взаємозв'язок різних чинників, які безпосередньо впливають на національну безпеку держави (Рис.1). В основі забезпечення економічної безпеки передбачається мінімізація загроз, які виникають, та формування і проведення заходів щодо її попередження та вирішення.



Рис. 1. Схема взаємозв'язку безпеки різних рівнів

Оскільки економічна безпека держави залежить від роботи залізничного транспорту, було зроблено дослідження передумов, які впливають на економічну безпеку. Розроблено класифікацію основних чинників за блоками: економічні, організаційно-технологічні, технічні та соціальні. Встановлено, що велика частина передумов забезпечення економічної безпеки залізничної галузі, які виникають, лежить в основі управління національним господарством.

Розроблено підґрунтя понятійного апарату змісту економічної безпеки залізничного транспорту де визначено що під економічною безпекою слід розуміти такий стан, при якому створюються умови для найефективнішого використання ресурсів залізничного транспорту, а також забезпечення його

стабільного функціонування і прогресивного розвитку в даний час і в майбутньому.

Визначено також, що під ресурсами залізничного транспорту необхідно розуміти всі ресурси, які є у нього в наявності; під потенціалом економічної безпеки залізничного транспорту – невикористані ресурси, які можуть бути реалізовані як за рахунок власних так і з залученням додаткових ресурсів; рівень економічної безпеки – такий стан залізничного транспорту, який відповідає відповідному періоду.

Розроблена модель ресурсного потенціалу забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту (рис. 2).



Рис. 2 Модель ресурсного потенціалу залізничного транспорту

Система економічної безпеки залізничної галузі і організація її успішного функціонування повинні спиратися на методологічні основи наукової теорії безпеки. У зв'язку з цим виявлені першочергові цілі системи економічної безпеки.

Теоретично обґрунтовано та доведено доцільність створення економічного механізму функціонування та забезпечення такого стану галузі, який буде відповідати умовам економічної безпеки. Для цього необхідно виявити основні чинники, які негативно впливають діяльність галузі. Це є передумовами аналізу роботи залізничного транспорту, який було виконано у наступному розділі.

У другому розділі «Аналіз роботи залізничного транспорту України з позиції забезпечення економічної безпеки держави» визначено роль залізничного транспорту в забезпеченні економічної безпеки держави.

Встановлено, що головним завданням, загальним для усієї транспортної системи держави, у теперішній час є визначення цілей підходів управління і стратегії державного регулювання економічної безпеки галузі національної економіки. Воно полягає у створенні умов для підтримки такого рівня розвитку транспорту і усіх його структурних підрозділів, які б дозволили при будь-яких умовах задовольнити життєво важливі потреби економіки і населення у перевезеннях і забезпечити його мобілізаційну готовність до роботи у надзвичайних ситуаціях, при цьому життєво необхідним вважається розроблення механізмів протидії внутрішнім і зовнішнім загрозам, які негативно впливають на економічну безпеку транспорту.

Проведено комплексний аналіз динаміки показників роботи транспортного комплексу України. Доведено, що конкурентну перевагу в перевезенні вантажів, яка зумовлена комплексом причин, перед залізничним транспортом має автомобільний транспорт. Ці причини зумовлені, по-перше, значним як фізичним, так і моральним зносом основних виробничих фондів залізничного транспорту; по-друге, на відміну від залізничного автомобільний транспорт має головну перевагу – доставка вантажів “від дверей до дверей”; по-третє, автомобільний транспорт має конкурентні переваги при перевезенні пасажирів і вантажів на малі та середні відстані, що є головними в країні; по-четверте, собівартість перевезень у приватних автопідприємствах є значно нижчою, ніж у державних, що дає можливість приватним фірмам знижувати тарифи на автотранспортні перевезення, і, як наслідок, вантажовідправники надають їм перевагу при перевезенні цінних вантажів дрібними відправками на відстань до 900 км, а в окремих випадках і на більшу відстань.

З'ясовано, що незважаючи на загальне зменшення вантажообігу, яке пов'язане із глобальною фінансово-економічною кризою, що сталася в країні, яка негативно вплинула на перевізний процес в країні, відзначається переорієнтація ринків збуту, зміна транспортно-економічних зв'язків, значний спад виробництва продукції в інших галузях народної економіки. Разом з тим за всіма видами транспорту в період з 1990 по 2007 роки спостерігалась позитивна тенденція до

збільшення питомої ваги залізничного транспорту в перевезеннях серед інших видів транспорту.

Ретельно проаналізовано роботу залізничного транспорту в динаміці за період з 1991 по 2007 роки. Проведений комплексний аналіз обсягових та якісних показників роботи залізничного транспорту свідчить про позитивну тенденцію його роботи починаючи з 2001 року. Вантажобіг зростає як в цілому по Укрзалізниці, так і по окремих залізницях за рахунок поживлення роботи в інших галузях народного господарства України (Рис.3).

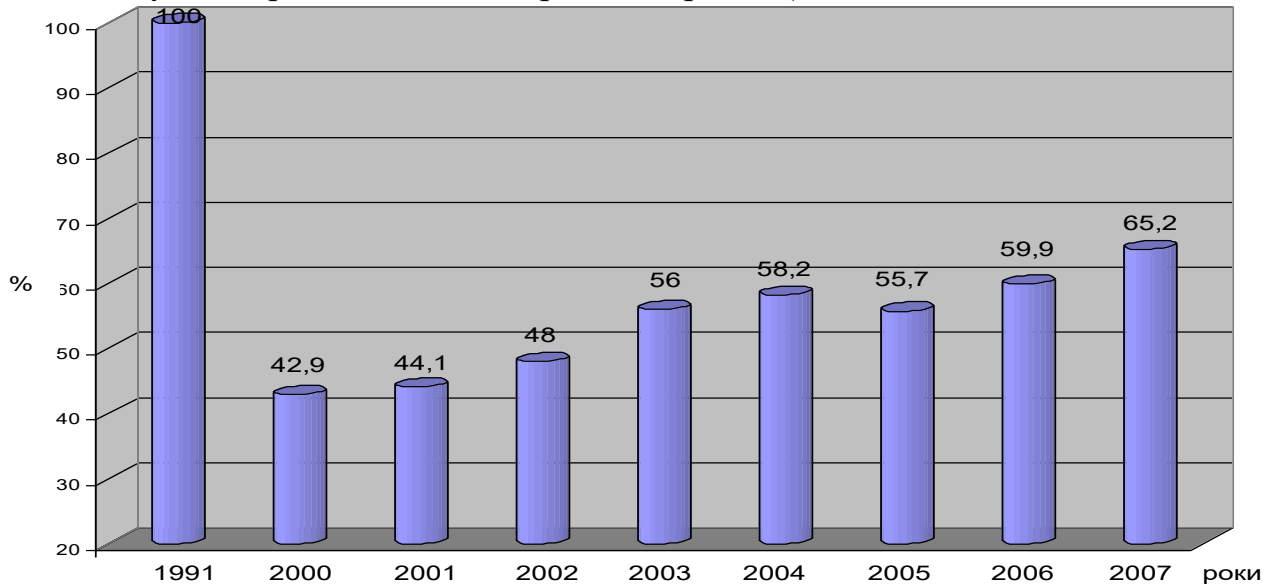


Рис. 3 Аналіз вантажобігу залізничного транспорту України

Негативна тенденція спостерігається по пасажирських перевезеннях (Рис.4).

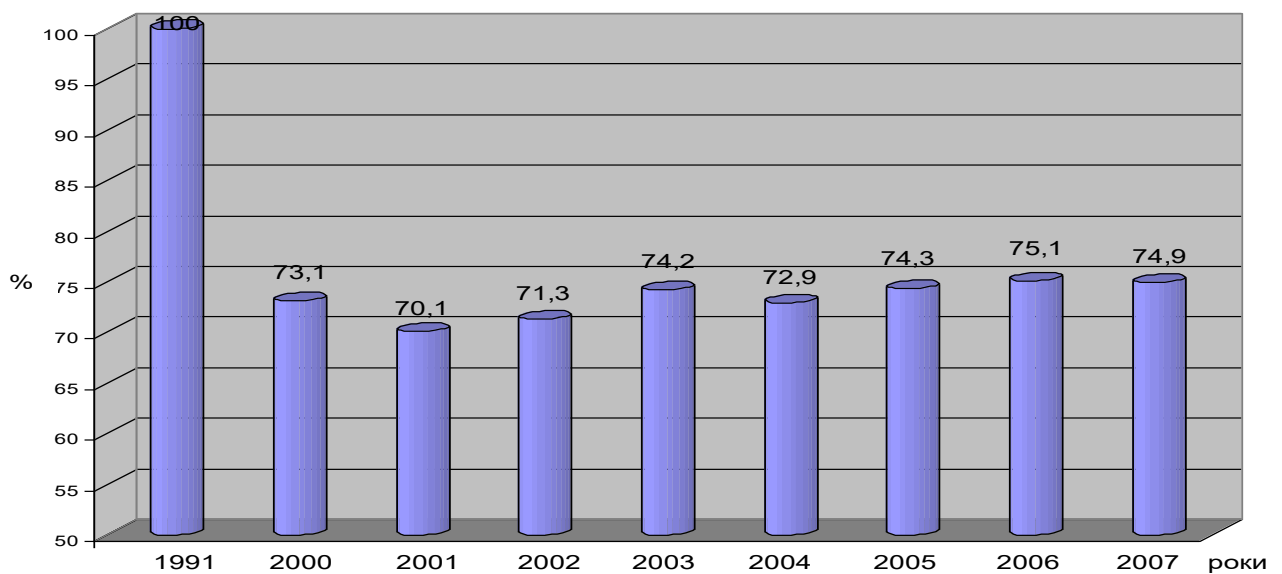


Рис. 4 Аналіз пасажиробігу залізничного транспорту України.

Кількість відправлених пасажирів у порівнянні з 1991 роком постійно зменшується, і в 2007 році порівняно з 1991 роком скоротилась на 12,8%. Дослідженням встановлено, що найменший пасажирообіг спостерігався в 2001 році і складав 29,9%. Це обумовлено такими чинниками, як зниження рівня життя населення та підвищення тарифів на перевезення.

Разом з тим головною перевагою залізничного транспорту в порівнянні з іншими видами транспорту є висока ефективність при перевезенні масових видів вантажів. Номенклатура масових вантажів, що перевозяться залізничним транспортом включає переважно вантажі державного значення. Доведено, що значно зменшені обсяги перевезень таких вантажів, як кам'яне вугілля, нафта і нафтопродукти, зерно і продукти перемелу, а також будівельні вантажі. Дещо кращі показники мають обсяги перевезень залізної і марганцевої руди, чорних металів, хімічних і мінеральних добрив, лісних вантажів – у період 1997-1998 років спостерігалось їх підвищення.

Оборот вантажного вагона скоротився. Зросла продуктивність локомотива на 17%, середня маса вантажного поїзда брутто на 11,2 %, дільнична швидкість - на 0,3%. Ці позитивні зміни якісних показників пов'язані з удосконаленням роботи залізниць. Але погіршення таких показників, як простій на технічній станції і під однією вантажною операцією вказує на резерви залізничного транспорту, які необхідно використовувати. Спостерігається збільшення експлуатаційного парку локомотивів, яке в 2007 році досягло 3129 одиниць в середньому за добу за рахунок поповнення новими локомотивами та модернізації старих. Робочий парк вантажних вагонів впродовж аналізованого періоду має тенденцію до постійних змін і в 2007 році налічує 134483 вагона.

Встановлено, що протягом останніх років діяльність залізничного транспорту з пасажирських перевезень супроводжується збільшенням збитковості за рахунок того, що витрати за цими перевезеннями перевищують доходи. Внаслідок збільшення експлуатаційних витрат на протязі останніх років значно збільшується і собівартість перевезень, як вантажних, так і пасажирських. Спостерігається падіння рентабельності перевезень залізницями України зокрема за останній рік до 2%.

Як свідчать результати комплексного аналізу, залізниці України мають безліч проблем, які необхідно вирішувати в дуже короткий термін шляхом вживання заходів із забезпечення стабільності та розвитку на ближню та подальшу перспективу.

Таким чином, у другому розділі проведено аналіз та зазначені недоліки у роботі залізничного транспорту що стало передумовами для розробки механізму підвищення рівня його економічної безпеки.

У третьому розділі «Розроблення теоретичних положень щодо механізму забезпечення економічної безпеки залізничного комплексу» було розроблено методику оцінки рівня економічної безпеки залізничного транспорту.

Основною метою забезпечення економічної безпеки залізничної галузі є запобігання загрозам, забезпечення захищеності діяльності галузі і досягнення поставлених цілей за допомогою вирішення такої задачі: пошук засобів і способів запобігання загрозам з метою ослаблення або ліквідації наслідків їх дій. Виходячи з цього, можна зробити висновок, що забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту є безперервним циклічним процесом, який потрібно періодично удосконалювати. Послідовність виконання процесів управління економічною безпекою залізничного транспорту наведено на рисунку 5.

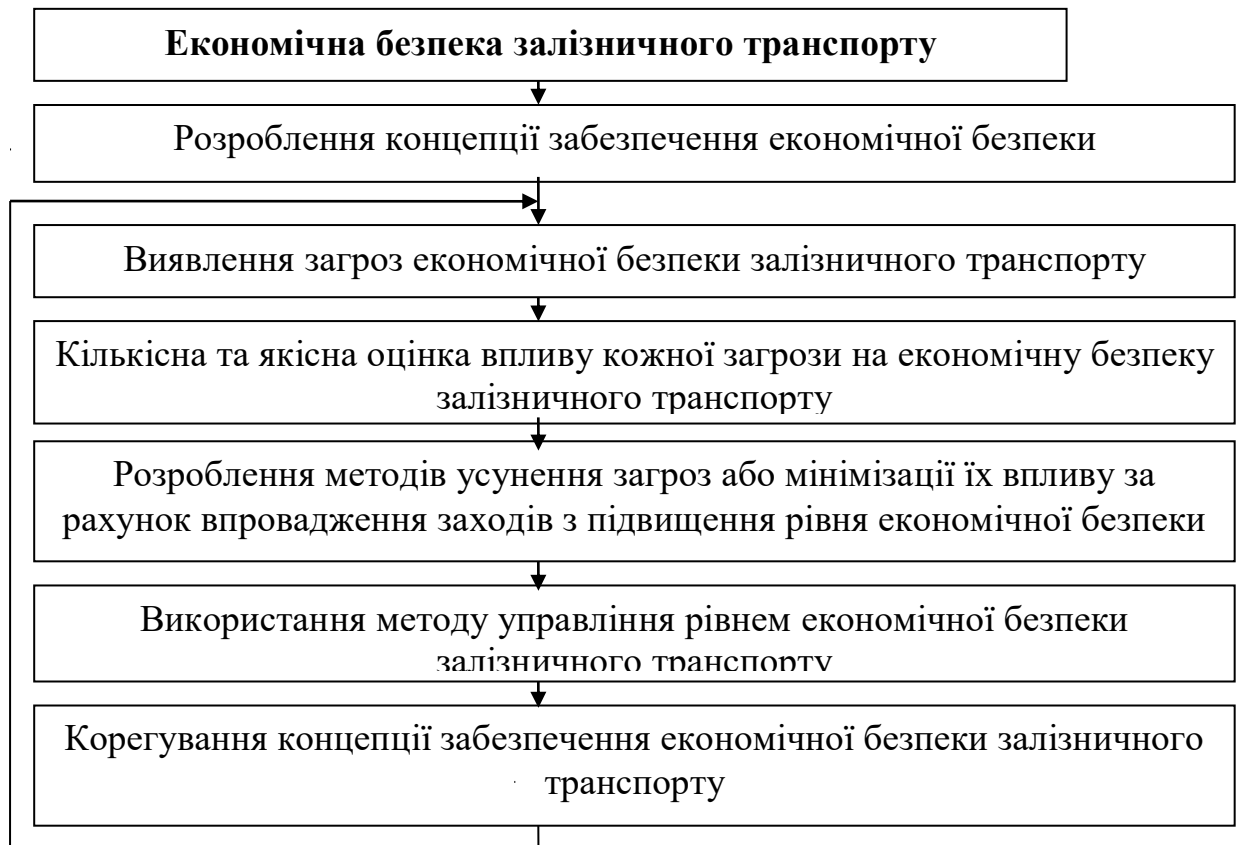


Рис. 5 Послідовність виконання процесів управління економічною безпекою залізничного транспорту

Для досягнення поставленої мети було визначено основні функціональні складові економічної безпеки залізничного транспорту. Функціональні складові економічної безпеки залізничного транспорту наведені на рисунку 6.

Ці складові відрізняються одна від одної своїм змістом, набором функціональних критеріїв, а також способами забезпечення рівня економічної безпеки кожної з них.

Для детального розгляду питання забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту всі фактори (загрози), що впливають на економічну безпеку залізничної галузі, було згруповано за окремою функціональною складовою.

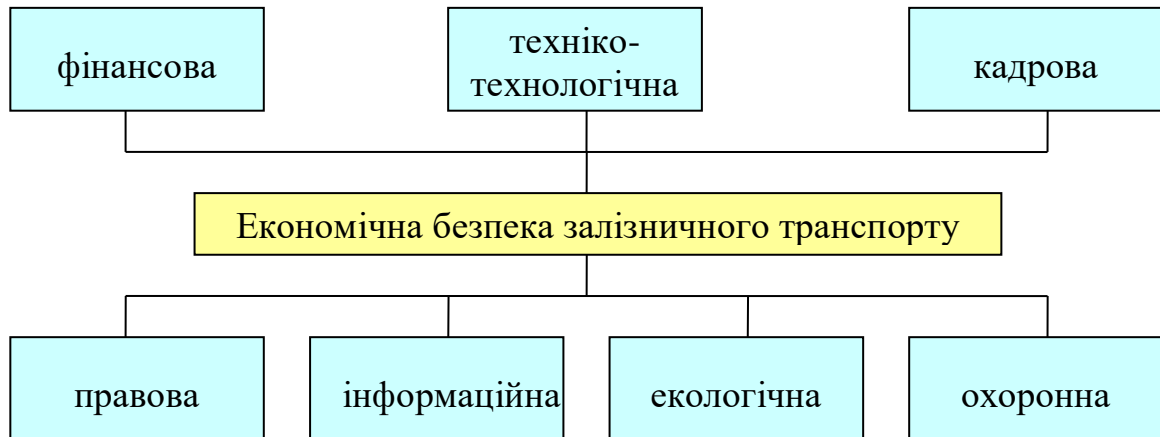


Рис. 6 Функціональні складові економічної безпеки залізничного транспорту

На підставі визначених загроз за кожною окремою функціональною складовою з'ясовано показники, за допомогою яких визначається економічна безпека залізничного транспорту. При виконанні дослідження було встановлено що деякі показники піддаються фізичному вимірюванню, а деякі неможливо виразити числовим значенням, оскільки вони мають соціальне значення. Тому при визначенні економічної безпеки залізничного транспорту в цілому та окремо обраної її складової використовують і суміщують різні методи їх оцінки.

Розроблено та запропоновано методику визначення рівня економічної безпеки за сукупним критерієм (C_k), яка визначається за формулою:

$$C_k = \sum_{i=1}^n K_j \alpha_j, \quad (1)$$

де K_j - значення часткових функціональних критеріїв рівня економічної безпеки залізничного транспорту;

α_j - питома вага значущості часткових функціональних складових економічної безпеки залізничного транспорту ($\sum \alpha_j = 1$);

n – кількість обраних функціональних складових економічної безпеки залізничного транспорту.

Питома вага значущості кожної функціональної складової визначається на підставі думок експертів.

Враховуючи той факт, що сукупний критерій економічної безпеки залізничного транспорту залежить від значення часткових функціональних критеріїв рівня економічної безпеки залізничного транспорту та питомої ваги значущості функціональних складових, до яких відносяться: фінансова (K_f); техніко-технологічна (K_t); правова (K_p); кадрова (K_k); екологічна (K_e); інформаційна (K_i); охоронна (K_o). Він визначається за формулою (2).

$$C_k = K_f \cdot \alpha_f + K_t \cdot \alpha_t + K_p \cdot \alpha_p + K_k \cdot \alpha_k + K_e \cdot \alpha_e + K_i \cdot \alpha_i + K_o \cdot \alpha_o, \quad (2)$$

де $K_f, K_t, K_p, K_k, K_e, K_i, K_o$ - показники часткових функціональних критеріїв за окремими складовими економічної безпеки залізничного транспорту;

$\alpha_f, \alpha_t, \alpha_p, \alpha_k, \alpha_e, \alpha_i, \alpha_o$, - коефіцієнти питомої ваги значущості функціональних складових економічної безпеки залізничного транспорту.

Коефіцієнти питомої ваги значущості функціональних складових економічної безпеки залізничного транспорту визначаються методом експертних оцінок які було отримано шляхом попереднього анкетування спеціалістів галузі за 10-бальною шкалою.

Таким же чином визначається рівень економічної безпеки за кожною складовою. Набір показників для визначення економічної безпеки залізничного транспорту складається з двадцяти дев'яти показників, вибір яких за окремими функціональними складовими визначається виходячи з вже визначених раніше загроз.

Отримання сукупного показника економічної безпеки залізничного транспорту забезпечується визначенням показників за фінансовою складовою: K_1 - коефіцієнт фінансової незалежності, K_2 - коефіцієнт маневреності власних коштів, K_3 - коефіцієнт забезпеченості власними обіговими коштами, K_4 - коефіцієнт покриття, K_5 - коефіцієнт прибутковості, K_6 - коефіцієнт рентабельності перевезень; за техніко-технологічною складовою: K_7 - коефіцієнт придатності основних виробничих фондів, K_8 - коефіцієнт оновлення, K_9 - коефіцієнт збереження вантажів, які підлягають перевезенню, K_{10} - коефіцієнт забезпечення безпеки пасажирів, K_{11} - коефіцієнт складової залізничного транспорту; за кадровою складовою: K_{12} - коефіцієнт забезпечення трудової дисципліни, K_{13} - коефіцієнт кваліфікації робітників, K_{14} - коефіцієнт підготовки та перепідготовки кадрів, K_{15} - коефіцієнт продуктивності праці, K_{16} - коефіцієнт стимулювання робітників, K_{17} - коефіцієнт творчих можливостей робітників; по правовій складовій: K_{18} - коефіцієнт професіоналізму працівників юридичного відділу, K_{19} - коефіцієнт правомірності дій, K_{20} - коефіцієнт забезпеченості юридичного відділу; за інформаційною складовою: K_{21} - коефіцієнт забезпеченості інформаційного відділу, K_{22} - коефіцієнт збереження інформації; за екологічною складовою: K_{23} - коефіцієнт адміністративних санкцій, K_{24} - коефіцієнт забезпечення екологічної безпеки, K_{25} - коефіцієнт електровозної тяги, K_{26} - коефіцієнт технічного стану рухомого складу; за охоронною складовою: K_{27} - коефіцієнт забезпеченості охоронного відділу, K_{28} - коефіцієнт забезпечення збереження майна, інших матеріальних цінностей та вантажів, які перевозяться, K_{29} - коефіцієнт забезпечення збереження майна, матеріальних цінностей та вантажів від їх розкрадання робітниками залізничного транспорту.

На підставі розробленої моделі ресурсного потенціалу залізничного транспорту та функціональних складових економічної безпеки було вироблено та запропоновано механізм забезпечення економічної безпеки.

Механізм управління економічною безпекою побудований таким чином, що Укрзалізниця, залізниці та окремо обрані підрозділи з'ясовують значення окремо обраного показника: функціонального, структурного та інтегрального.

Управління структурними та груповими показниками мають виконуватись безпосередньо керівниками вищих рівнів - заступниками начальника залізниці або генеральним директором Укрзалізниці. І тільки потім, коли визначено інтегральний показник економічної безпеки, він повинен бути представлений керівникам усіх рівнів: Укрзалізниці, залізниць, структурних підрозділів, дільниць та цехів відповідно до того на якому рівні визначено цей показник. Потім проводиться визначення потенціалу, який має бути активізований.

Потенціал визначається як різниця між одиницею та рівнем економічної безпеки. Коли значення потенціалу складає менше, ніж 0,5, то становище визначається як таке, що прагне до критичного стану, а значення, яке перевищує 0,7 – 0,9, забезпечує високий рівень економічної безпеки залізничного транспорту.

Розроблено блок статистичних даних та програма за допомогою яких підприємства залізничного транспорту отримують значення показника економічної безпеки та його потенціал, а також за допомогою якого будуть постійно розроблятися пропозиції щодо забезпечення високого рівня економічної безпеки.

Таким чином, розроблені пропозиції дають підставу, щодо упорядкування вище зазначених показників та статистичної звітності, які дозволяють визначити рівень економічної безпеки та безпосередньо ним управляти.

ВИСНОВКИ

Постійні зміни як внутрішнього, так і зовнішнього середовища вимагають повсякчасного управління процесами, які відбуваються, оскільки вони можуть носити різні форми економічної небезпеки (загрози) стосовно залізничного транспорту. Тому питання забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту є одним з головних у залізничній галузі.

У дисертаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукової задачі пов'язаної з розробленням механізму забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту. Проведене дисертаційне дослідження дозволило отримати такі результати теоретичного і практичного характеру:

1. Проаналізовано основні дослідження вчених щодо проблеми забезпечення економічної безпеки на різних її рівнях. Розкрита сутність основних понять, які пов'язані з визначенням економічної безпеки. На основі аналізу теоретичних та методичних підходів вчених, які працюють над вирішенням цієї задачі, розкрито основні напрямки визначення механізму підвищення рівня економічної безпеки.

2. Встановлено, що економічна безпека є обов'язковою складовою будь-якого рівня управління: міжнародного, національного, держави, регіонального, галузі і підприємства, в основі якої є передбачення, мінімізація або запобігання загрозам, які виникають.

3. Досліджено передумови забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту, які класифіковані за блоками: економічні, організаційно-технологічні, технічні та соціальні. Доведено, що велика частина виникаючих передумов забезпечення економічної безпеки залізничної галузі, які виникають, лежить в основі державного управління.

4. Встановлено, що Україна не використовує свої потенційні можливості та втрачає основну масу невикористаних резервів, які пов'язані з забезпеченням економічної безпеки держави та залізничного транспорту.

5. Результати проведеного комплексного аналізу показників роботи залізничного транспорту свідчать про позитивну тенденцію в останні роки стосовно вантажних перевезень, та негативну, на протязі досліджуваного періоду – стосовно пасажирських перевезень. Встановлено, що протягом останніх 6 років діяльність залізничного транспорту з пасажирських перевезень супроводжується зростанням збитковості.

6. Визначено фактори впливу на складові економічної безпеки залізничного транспорту та систематизовано загрози економічної безпеки залізничного транспорту за окремою складовою (з визначенням внутрішніх та зовнішніх загроз).

7. Розроблено систему показників щодо оцінки економічної безпеки залізничного транспорту та класифіковано їх за окремими складовими. Набір показників для визначення рівня економічної безпеки залізничного транспорту складає тридцять три показники.

8. Розроблено модель ресурсного потенціалу залізничного транспорту.

9. Розроблено пропозиції щодо оцінки економічної безпеки залізничного транспорту та механізму їх реалізації.

10. Розроблено механізм управління рівнем економічної безпеки залізничного транспорту України.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових наукових виданнях:

1. Тимофеева Т.Е. К вопросу об уточнении понятия экономической безопасности железнодорожного транспорта / Т.Е. Тимофеева // Вісник Харківського національного університету ім. В.Н.Каразіна. - Х., 2002. - № 565. – С.39-40.
2. Тимофеева Т.Е. Функциональные составляющие экономической безопасности железнодорожной отрасли / Т.Е. Тимофеева // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х., 2004. - С.154-157.
3. Тимофеева Т.О. Інформаційна складова економічної безпеки залізничного транспорту / Т.О. Тимофеева // Вісник Харківського національного університету ім. В.Н.Каразіна. - Х., 2006. - № 578. - С.52-58.
4. Тимофеева Т.О. Основні напрямки підвищення рівня кадрової складової економічної безпеки залізничного транспорту / Т.О. Тимофеева // Вісник

Харківського національного університету ім. В.Н.Каразіна. - Х., 2007. - № 789, - С.178-180.

5. Тимофеева Т.Е. Взаимосвязь экономической безопасности государства и экономической безопасности железнодорожного транспорта / Л.А. Позднякова, Т.Е. Тимофеева // Збірник наукових праць Національного авіаційного університету. - К., 2008. - №18. – С.185-190.

Статті в інших наукових виданнях:

6. Тимофеева Т.О. Екологічні аспекти економічної безпеки залізничного транспорту / Т.О. Тимофеева // Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Шлях України до економічної безпеки». - Х.: ХНУВД, 2006. – С. 264-266.

Тези конференцій:

7. Тимофеева Т.О. Вплив залізничного транспорту на економічну безпеку країни / Т.О. Тимофеева // Проблеми економіки транспорту: матеріали II Міжнар. наук. конф., 16-17 травня 2002р., Дніпропетровськ. - Дніпропетровськ, 2002. – С.154.

8. Тимофеева Т.О. Вплив залізничного транспорту на економічну складову безпеки країни / Т.О. Тимофеева // Проблеми економіки транспорту: матеріали III Міжнар. наук. конф., 2003р., Дніпропетровськ. - Дніпропетровськ, 2003. – С.45.

9. Тимофеева Т.О. Шляхи підвищення безпеки залізничного транспорту України / Т.О. Тимофеева // Проблеми економіки транспорту: матеріали V Міжнар. наук. конф., 2005р., Дніпропетровськ. - Дніпропетровськ, 2005. – С. 56.

10. Тимофеева Т.О. Проблеми забезпечення економічної безпеки на залізничному транспорті / Т.О. Тимофеева // Економічна безпека держави: стан, проблеми, напрямки зміцнення: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., 28-29 жовтня 2005р., Харк. нац. універ. внутр. справ. - Х.: ХНУВД. - 2005. – С. 35-37.

11. Тимофеева Т.Е. Предпосылки обеспечения экономической безопасности железнодорожной отрасли /Т.Е. Тимофеева // Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту: матеріали 67 Міжнар. наук.-практ. конф., 24-25 травня 2007р., Дніпропетровськ. - Дніпропетровськ, 2007. – С.352-353.

12. Тимофеева Т.О. Роль інформаційної складової в забезпеченні економічної безпеки залізничного транспорту / Т.О. Тимофеева // Проблеми економіки транспорту: матеріали VII Міжнар. наук. конф., 24-25 травня 2008р., Дніпропетровськ. - Дніпропетровськ, 2008. – С. 164.

13. Тимофеева Т.О. Наслідки екологічної складової економічної безпеки залізничного транспорту / Т.О. Тимофеева // Стратегія забезпечення сталого розвитку України: матеріали Міжнар. наук. конф., 20 травня 2008р., Київ. – Київ, 2008. – Ч.1. - С. 179-180.

14. Тимофеева Т.О. Оптимальні методи забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту / Т.О. Тимофеева // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: матеріали IV Міжнар. наук.-

практ. конф., 2-7 червня 2008р., с.м.т.Коктебель. / М-во транспорту та зв'язку України, Укр. держ. акад. зал. тр. - Х.: УкрДАЗТ. - 2008. - С.79.

15. Тимофєєва Т.О. Принципи забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту / Т.О. Тимофєєва // Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф., 23-27 червня 2008р., м.Судак. / М-во транспорту та зв'язку України, Держ. економ.-технол. унів. тр. - К.: ДЕТУТ. - 2008. - С. 163.

16. Тимофєєва Т.О. Теоретичні підходи по економічній безпеці пасажирських перевезень / Т.О. Тимофєєва // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті: матеріали I Міжнар. наук.-практ. конф., 08-09 жовтня 2008р., м.Сімферополь. / М-во транспорту та зв'язку України, Держ. адм. зал. тр. України. - К.: ДАЗТУ. 2008. – С. 82-83.

АНОТАЦІЯ

Тимофєєва Т.О. Розробка механізму щодо забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 - економіка та управління національним господарством. Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2009.

Дисертація присвячена питанням розробки механізму забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту. Проаналізовано основні дослідження вчених щодо проблеми забезпечення економічної безпеки на різних її рівнях. Визначена сутність основних понять, які пов'язані з визначенням економічної безпеки. На основі аналізу теоретичних та методичних підходів вчених, які працюють над цим питанням, розкрито основні напрямки щодо визначення механізму підвищення рівня економічної безпеки. Проаналізовано роботу залізничного транспорту України з 1991 по 2007 рр. Визначено перелік факторів, які негативно впливають на роботу залізничного транспорту. Розроблено методичні основи щодо механізму підвищення рівня економічної безпеки залізничного транспорту.

Ключові слова: економічна безпека, функціональні складові, часткові функціональні критерії, сукупний критерій економічної безпеки, внутрішні і зовнішні загрози.

АННОТАЦИЯ

Тимофеева Т.Е. Разработка механизма обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта. – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 - Экономика и управление национальным хозяйством. Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2009.

Диссертация посвящена вопросам разработки механизма обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта. Научный поиск подтверждает многоаспектность рассмотрения учеными понятия „экономическая безопасность”.

Установлено что первые наработки, которые касаются проблемы обеспечения безопасности экономических систем, имели место еще в начале 60-х годов XX столетия. Однако, в нашей стране первые попытки рассмотрения проблемы обеспечения безопасности экономических систем были сделаны в начале 90-х годов XX столетия.

На основе анализа теоретических и методических подходов ученых, которые работают над этим вопросом, раскрыты основные направления относительно определения механизма повышения уровня экономической безопасности. Проанализированы основные исследования ученых относительно проблемы обеспечения экономической безопасности на разных ее уровнях.

Определенная сущность основных понятий, которые связаны с определением экономической безопасности. На основе анализа теоретических и методических подходов ученых, которые работают над этим вопросом, раскрыты основные направления относительно определения механизма повышения уровня экономической безопасности.

Проанализирована работа железнодорожного транспорта Украины с 1991 по 2007 гг. Установлено, что на протяжении последних лет деятельность железнодорожного транспорта по пассажирским перевозкам сопровождается увеличением убыточности за счет того, что расходы по этим перевозкам превышают доходы. В результате увеличения эксплуатационных расходов в течение последних лет значительно увеличивается и себестоимость перевозок, как грузовых так и пассажирских.

Как свидетельствуют результаты комплексного анализа, железные дороги Украины имеют множество проблем, которые необходимо решать в очень короткий срок за счет принятия мероприятий по обеспечении стабильности и развитию его работы в настоящее время и в будущем.

В результате проведенного исследования установлено, что основной целью обеспечения экономической безопасности железнодорожной отрасли является предотвращение угроз, обеспечение защищенности деятельности отрасли и достижения поставленных целей посредством решения такой задачи: поиск средств и способов предотвращения угроз с целью ослабления или ликвидации последствий их действий.

Исходя из этого, сделан вывод, что обеспечение экономической безопасности железнодорожного транспорта является непрерывным циклическим процессом, который необходимо периодически совершенствовать.

На основе разработанной модели ресурсного потенциала железнодорожного транспорта и функциональных составляющих экономической безопасности было разработан и предложен механизм обеспечения экономической безопасности.

Получение совокупного показателя экономической безопасности железнодорожного транспорта обеспечивается определением показателей по финансовой, технико-технологической, кадровой, правовой, информационной, экологической и охранной составляющей.

Составляющие экономической безопасности железнодорожного транспорта отличаются одна от другой своим содержанием, набором функциональных критериев, а также способами обеспечения их уровня.

Для решения вопроса обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта все факторы (угрозы), что влияют на экономическую безопасность железнодорожной отрасли, было сгруппированы за отдельной функциональной составляющей.

Набор показателей для определения экономической безопасности железнодорожного транспорта складывается из двадцати девяти показателей, выбор которых за отдельными функциональными составляющими определяется исходя из уже определенных ранее угроз.

Механизм управления экономической безопасностью построен таким образом, что Укрзализныця, железные дороги и отдельные подразделения получают значение определенного показателя: функционального, структурного и интегрального.

Разработаны методические основы относительно механизма повышения уровня экономической безопасности железнодорожного транспорта.

Разработан блок статистических данных и программа посредством которых предприятия железнодорожного транспорта получают значение показателя экономической безопасности и его потенциал, а также посредством которого будут постоянно разрабатываться предложения относительно обеспечения высокого уровня экономической безопасности.

Ключевые слова: экономическая безопасность, функциональные составляющие, частные функциональные критерии, совокупный критерий экономической безопасности, внутренние и внешние угрозы.

SUMMURY

Timofeeva T. Development of mechanism for providing economic security of railway transport. – Manuscript.

Dissertation for the Candidate of Economic Sciences, Specialization 08.00.03 – Economics and Management of National Economy. Ukrainian State Academy of Railway Transport, Kharkiv, 2009.

The dissertation deals with development of the mechanism for providing economic security of railway transport. It has been analyzed basic scientific studies on providing economic security at different levels. It has been defined the essence of fundamental

concepts connected with the economic security. On basis of analysis of theoretical and systematical approaches carried out by scientists engaged in the issue, it has been revealed basic fields to identify the mechanism for higher economic security. The dissertation has analyzed railway transport operation in Ukraine during 1991-2007. It has been determined the factors affecting the railway transport. It has been designed methodical basis of the mechanism for a higher level of economic security for railway transport.

Key words: economic security, functional components, partial functional criteria, unified economic security criterion, internal and external threats.

Тимофєєва Тетяна Омельянівна

**РОЗРОБКА МЕХАНІЗМУ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Спеціальність 08.00.03 - Економіка та управління національним господарством

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

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

к.е.н., проф. Жердєв М.Д.

Підписано до друку

Формат паперу 60*84 1/16. Папір для розмножувальних апаратів.

Друк офсетний. Умовн.-друк. арк. 0,76.

Замовлення № Тираж 100. Безкоштовно.

Видання УкрДАЗТу. Свідоцтво №112 від 06.07.2000 р.

61050, м. Харків – 50, пл. Фейєрбаха, 7

Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків – 50, пл. Фейєрбаха, 7