

100 % акцій залізничного ПАТ належить державі, тому і головну роль у фінансовому контролі ПАТ на початковому етапі його функціонування повинна виконувати держава.

Певним джерелом збільшення ефективності діяльності залізничного ПАТ може бути раціонально залучений позиковий капітал. Так, ефективне корпоративне управління залученим позиковим капіталом залізничного ПАТ дозволяє додатково збільшувати рентабельність власного капіталу ПАТ за рахунок ефекту фінансового важеля. Тому корпоративні облигації повинні стати важливим джерелом формування фінансових ресурсів залізничного ПАТ і збільшення рентабельності його власного капіталу. Але при цьому необхідний жорсткий фінансовий контроль за часткою позикового капіталу та за структурою капіталу ПАТ в цілому з метою не допущення втрати контролю за діяльністю ПАТ в умовах вільного обігу корпоративних облигацій на фондовому ринку.

Практика ведення фінансового менеджменту корпорацій показує, що в операційному аспекті підвищення ефективності діяльності залізничного ПАТ доцільно за рахунок використання ефектів операційного та фінансового важелів, але за умови, що обсяги перевезень зростають, а рівень постійних витрат зменшується. Інакше, навіть при збільшенні позитивного ефекту операційного важеля залізничного ПАТ буде значно зменшуватися сумарний ефект впливу обох важелів внаслідок значного збільшення негативного ефекту фінансового важеля залізничного ПАТ. Це пов'язане з тим, що за останні роки рентабельність операційної діяльності залізничної галузі України була значно менше середньозваженої ставки банківського процента за кредит, що знижувало рентабельність власного капіталу залізничних підприємств і галузі у цілому.

Дієвий механізм управління результатами діяльності залізничного ПАТ повинен бути гнучкою та адаптивною системою, тобто оцінка результатів діяльності залізничного ПАТ повинна проводитися лише в контексті умов його функціонування, його цілей. Наприклад, негативний результат операційної діяльності залізничного ПАТ за відносно незначний проміжок часу ще не обов'язково повинен бути недоліком обраного механізму управління результатами діяльності залізничного ПАТ в стратегічному аспекті.

У цілому, досконале сполучення стратегічних і операційних напрямків підвищення ефективності діяльності залізничного ПАТ може забезпечити йому додатковий ефект.

УДК 338.47: 656.2

### **ОСОБЛИВОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З УРАХУВАННЯМ НОВИХ ФАКТОРІВ ВПЛИВУ**

*Тимофєєва Т.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

У сучасних умовах питання забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту займає одне з перших місць. Перетворення в економіці України приводять до прояви як зовнішніх, так і внутрішніх чинників, що впливають на діяльність залізничного транспорту як позитивно, так і негативно. Вирішення таких задач саме й лежить в основі забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту.

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. Перехід до ринкових відносин, різка зміна форм власності у зв'язку з поспішним проведенням не завжди обгрунтованої приватизації на транспорті при фактичній відсутності державного регулювання економічних процесів, безконтрольованості іноземних інвестицій призвели до суттєвого погіршення економічної безпеки транспорту. Становище погіршується різким скороченням доходів транспортних підприємств у зв'язку з падінням обсягів перевезень. Значним є той фактор, який вплинув на зниження обсягів вантажних перевезень в 2015 році, це призупинка співробітництва з "Первой грузовой компанией" – дочірньою структурою "Российские железные дороги". Введено граничні межі відносно більш ніж 90 компаній та груп, головним чином російських. Вони були встановлені в рамках введених проти Росії санкцій в зв'язку з її підтримкою сепаратистів на сході країни.

Ще одним негативним фактором впливу

на економічну безпеку залізничного транспорту є граничний знос основних виробничих фондів. Але ця ситуація з дефіцитом рухомого складу на даний момент вирішується з двох сторін. По-перше, придбаються нові одиниці вантажних вагонів у відповідності з довгостроковими програмами по їх закупці. Це підтверджує технічна політика залізничної галузі на наступні роки, яка направлена на побудові більш продуктивного нового рухомого складу та збільшення його міжремонтних пробігів, формування заказів для завантаження виробничих потужностей рухомим складом нового покоління. По-друге, активно розробляються більш раціонально логістичні схеми управління наявним парком вантажних вагонів. Цей позитивний фактор значним чином підвищить рівень техніко-технологічної складової та в цілому економічної безпеки залізничного транспорту.

УДК 338.47

## СУТНІСТЬ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

*Хаймінова Ю.В., к.е.н., доцент  
(НУ «ОЮА»)*

Роль морегосподарського комплексу (МГК) в забезпеченні соціально-економічного розвитку приморських регіонів, транспортної безпеки та повноти реалізації експортного потенціалу України обумовлює необхідність державного регулювання, спрямованого на системний розвиток комплексу. Державне регулювання діяльності підприємств МГК здійснюється відповідно до чинного законодавства. Основою державного регулювання МГК є Морська доктрина, яка визначає сутність та завдання морської політики. Проте в Доктрині не визначені сутність МГК та державного регулювання МГК. Закон України «Про морські порти України» визначає основи державного регулювання діяльності в морському порту, органи державної влади, які здійснюють державне регулювання. Метою державного регулювання портової діяльності є забезпечення безпеки

мореплавства, життя і здоров'я громадян, порядку в морському порту, безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури у межах території та акваторії морського порту, комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності морських портів, створення рівних умов для провадження господарської діяльності у морському порту, рівного доступу до послуг, що надаються в морському порту, недопущення забруднення навколишнього природного середовища, тощо. Схоже визначення надається в ст. 3 КТМУ «Державне регулювання торговельного мореплавства».

Держава здійснює регулювання торговельного мореплавства через центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, інші центральні органи виконавчої влади та національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. Методи та інструменти державного регулювання окремих елементів МГК (наприклад – державне регулювання господарської діяльності в морських портах) досліджені в наукових роботах вітчизняних вчених. Проте, для розвитку засад державного управління МГК, слід уточнити сутність державного регулювання МГК та визначити взаємозв'язок категорій державного управління та державного регулювання МГК, державної морської політики.

Існують такі точки зору на співвідношення понять державного регулювання та державного управління: ототожнення категорій «державне управління» та «державне регулювання», визначення державного регулювання як більш ширшого поняття ніж державне управління, визнання державного регулювання частиною державного управління. На основі аналізу підходів до визначення понять державного управління та державного регулювання, виконаного в, можна зробити такі висновки. Державне регулювання МГК є складовою державного управління. Державне управління морським транспортом - це особливий вид діяльності держави, який здійснюється органами виконавчої влади, з метою впорядкування та контролю суспільних відносин щодо організаційно-правових форм, умов та порядку експлуатації морського транспорту під час торговельного мореплавства,