

УДК 338.242

ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Плохих Д. О., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті розглядаються існуючі проблеми економічної безпеки залізничного транспорту(ЗТ). Вплив економічної безпеки залізниці на державу. Дослідження визначення найважливіших показників забезпечення економічної безпеки ЗТ, розгляд питань стосовно ефективного розвитку економічної безпеки залізниці. Виявлені причини та шляхи виходу з ризикових ситуацій на ЗТ. Відмічено, що функціонування ЗТ невід'ємно пов'язано з промисловим сектором економіки України.

Ключові слова: економічна безпека, залізничний транспорт, ланки економіки, транспортний ринок.

ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Плохих Д. О., аспирант (УкрГАЗТ)

В статье рассматриваются существующие проблемы экономической безопасности железнодорожного транспорта (ЖДТ). Влияние экономической безопасности железной дороги на государство. Исследование определения важнейших показателей обеспечения экономической безопасности ЖДТ, рассмотрение вопросов относительно эффективного развития экономической безопасности на железной дороге. Выявлены причины и пути выхода из рискованных ситуаций на ЖДТ. Отмечено, что функционирование ЖДТ неотъемлемо связано с промышленным сектором экономики Украины.

Ключевые слова: экономическая безопасность, железнодорожный транспорт, отрасли экономики, транспортный рынок.

PROBLEMS OF ECONOMIC SECURITY OF RAILWAY TRANSPORT

Plokhikh D. O., graduate(Ukrainian state Academy of railway transport)

The article considers the existing problems of economic safety railway transport(RT). The impact of the economic security of the railway in the state. The study determine the most important indicators of economic security program, consideration of issues regarding the effective development of economic security on the railway. The identified causes and ways out of risky situations on RT. Noted that the operation methadone is closely connected with the industrial sector of Ukraine's economy.

Keywords: economic security, railway transport, industry, transport market.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Економіка і безпека як основа будь-якого суспільного ладу визначають життєвий рівень населення, суспільно-політичне життя країни, обороноздатність держави. Водночас вони є і відображенням суспільно-політичного ладу. Залізничний транспорт (ЗТ) є однією з основних галузей, що вимагають дотримання безпеки як з оборонного, так і з економічного боку. Усі ці твердження доводять, що дослідження з питань проблем та перспектив економічної безпеки ЗТ є досить актуальними.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблема забезпечення економічної безпеки на різних її рівнях, у тому числі й на ЗТ відображені в працях таких вчених, як Г. Пастернак-Таранушенка [5], С. Мочерний, Устенко О.А [3], О. В.Л.Дикань [2], І.Л.Плетникова [6], та

інші. Беручи до уваги значний внесок зазначених вище вчених, відмічаємо, що немає єдиної думки щодо вирішення даного питання.

На думку Г. Пастернака-Таранушенка, економічна безпека поділяється на демографічну, екологічну, харчову, військову, ресурсну, паливоводну, енергетичну, цінову, фінансово-грошову, політичну, соціальну, кримінальну, медичну безпеку.[5]

Перелічені вчені в своїх працях зосереджувались на дослідженні загальної проблеми забезпечення економічної безпеки для всіх підприємств. На наш погляд, Вітлінський В.В. детально вивчав питання стосовно управління ризиків, але не досить приділив увагу всій системі економічної безпеки підприємства. Ризики можуть знизити чи посилити економічну безпеку, тому питання ризиків треба розглядати не як окрему проблему, а через призму забезпечення

економічної безпеки. [1]

Дикань В.Л., Назаренко І.Л. акцентують увагу на протистоянні всіх видів загроз та стабільності господарюючого суб'єкта в умовах зміни навколишнього середовища, таке твердження є обґрунтованим, воно дозволяє розкрити важливі завдання для економічної безпеки на ЗТ.

Прейгер Д.К. вказує на головні, на нашу думку, проблеми ЗТ України (відсталість і енергоємність), які знижують економічну безпеку підприємства. відсталістю і енергоємним виробництвом, в них спостерігається низький рівень. Прейгер вважає, що такі заходи, як: відкрита конкурентоспроможність, державна допомога, впровадження єдиних екологічних та соціальних вимог при реалізації потенціалу транспортної інфраструктури допоможе підвищити економічну безпеку Укрзалізниці.[7]

Каламбет С.В. та Воропай В.А. спираються на те, що забезпечення економічної безпеки неможливе без розробки механізму, який був би створений з урахуванням специфіки діяльності ЗТ. У дослідженні цих авторів немає чітких заходів та детального розгляду всіх існуючих проблем, які становлять загрозу для економічної безпеки ЗТ.[3]

Метою статті є дослідити стан показників економічної на ЗТ. Визначити заходи, які забезпечать високий рівень економічної безпеки залізниці.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Головним завданням залізничного транспорту є поєднання регіонів країни, забезпечення таких потреб економіки як: перевезення людей і вантажів. Залізниці виконує роль ланки між виробниками й споживачами товарів і послуг. Залізничний транспорт (ЗТ) відіграє провідну роль у функціонуванні та розвитку економіки країни, її транспортного ринку, в задоволенні потреб населення в пересуванні, будучи основною ланкою транспортної системи України з країнами СНД та Європи.

Вважаємо за доцільне зазначити, що ведуче значення ЗТ зумовлено двома головними факторами: техніко-економічними перевагами над іншими видами транспорту та збігом напрямку і потужності ключових транспортно-економічних потоків України.

Необхідно звернути увагу на те, що саме ЗТ здійснює основний обсяг перевезень в основоположних та стратегічно важливих галузях для економіки України, таких як: машинобудування, вугільна, нафтовидобувна й нафтопереробна галузі, металургія та коксова

промисловість, сільське господарство тощо. Перелічені галузі забезпечують стійке функціонування та подальший зріст економіки України й впливають на національну економічну безпеку. Відмічаємо, що функціонування ЗТ невід'ємно пов'язано з промисловим сектором економіки, тобто погіршення показників діяльності галузей матеріального виробництва підсилює зниження таких показників як вантажообіг. Наведемо такий приклад: у 2008 році спостерігалось значне зниження економічного зростання промислового виробництва, що й призвело до зниження темпів зростання вантажообігу. Коли в 2011 році цей показник дорівнював лише 13,5 %, то в 2012 піднявся на 3,3 % та 25 %. В 2013 р. ми бачимо, що темп зростання вантажообігу становив лише 13,3%. [7]

Дивлячись на падіння обсягу перевезень та конкуренцію в транспортному секторі України, ЗТ зрештою вдається втримати свою першість у сфері вантажних перевезень. Значимо, що ЗТ України забезпечує 57 % вантажообігу та 38% пасажирообороту.

Значний знос та досить високий середній вік основних виробничих фондів є однією з ключових та важливих проблем ЗТ. Укрзалізниці здійснює заходи щодо зниження зносу основних засобів за рахунок придбання нових локомотивів та вагонів, необхідно підвищити обсяг інвестиційних коштів оновлення основних фондів ЗТ та модернізацію технічних засобів з продовженням їх нормативного терміну служби і регулярного проведення капітального ремонту.

На даний час ступінь зношення основних фондів ЗТ є катастрофічним. У квітні 2011 р. Укрзалізниці визнала, що зношення її локомотивного парку складає 80 %, тепловозного парку – аж 97%, а електровозів – 90% [7].

Існуючу ситуацію можна пояснити деякими причинами, а саме:

1. Відсутність необхідної державної підтримки;
2. Нестача власних коштів та засобів ЗТ;
3. Складність залучення зовнішніх інвестицій;
4. Скорочення обсягів будівництва нових шляхів та електрифікації залізниць.

Автор вважає, що залучення інвестицій в ЗТ є досить низьким у порівнянні з іншими ланками економіки, оскільки немає, перш за все, досконалої нормативно-правової бази для залучення достатнього об'єму інвестиційних коштів.

Пропонуємо зосередитись на такому питанні, як необхідність залучення зовнішніх інвестицій. Саме партнерство з приватним бізнесом дозволить ЗТ і державі залучити в даний

Проблеми транспортного комплексу України

сектор економіки додаткові ресурси (інвестиції), тим самим послабити гостроту бюджетних проблем, перекласти на підприємницький сектор основну частину ризиків і в той же час зберегти об'єкти користування в державній власності. У такій системі відносин відбувається об'єднання ресурсів і потенціалів двох господарюючих суб'єктів. Зазначаємо, що для стабільного розвитку ЗТ необхідно інвестування випереджальними темпами. На даний час потреби в інвестиціях на ЗТ можуть визначитися на різних рівнях, виходячи з перспектив та цілей розвитку галузі. Характерно, що залучені кошти в розвиток Укрзалізниці за останні роки були низькими, які в середньому за останні три роки складають приблизно 8,15 млрд. грн., у той час, коли в сусідній Польщі вони дорівнюють 4,4 млрд. доларам США. Росія інвестувала в розвиток ЗТ 3 млрд. доларів США [6].

По суті, перехід до партнерства у сфері державної власності означає принциповий момент. Часткову і на встановлений строк передачу приватному сектору деяких – дозволених законодавством та оформлених угоду – функцій держави.

Також, у системі забезпечення економічної безпеки ЗТ важливим та актуальним питанням є правове регулювання економічної безпеки. Пастернак-Таранушенко Г.А. у своєму підручнику «Економічна безпека держави» пропонує для використання при дослідженні проблем в системі економічної безпеки два джерела: Закон України «Про державну службу» та Закон України «Про Ряду національної безпеки та оборони України» [4].

Транспортне обслуговування характеризується постійним удосконаленням

роботи з усіх напрямків діяльності й супроводжується розробленням нових методів, методик і технологій. Упровадження в дослідну й промислову експлуатацію нових технологій може призвести до виникнення ситуацій, що негативно впливають на результати транспортного обслуговування: до випередження новими технологіями технічного рівня й технологічних можливостей підрозділів, які реалізують транспортне обслуговування; до втрат у результаті виникнення, при використанні нових технологій, відтермінованих у часі проявів проблем.

У такому разі виникає імовірність технологічного ризику. Технологічний ризик може також виникнути при фінансуванні й виконанні науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт (НДДКР). Оскільки витрати й результати НДДКР розтягнуті в часі, вони можуть бути передбачені лише в деяких, звичайно, широких межах [1].

Із зазначеного вище можемо дійти висновку, що до основних цілей економічної безпеки ЗТ відносяться: забезпечення фінансової ефективності роботи, підтримка належного рівня фінансової стійкості, утримання рівня високої ділової активності.

Розглядаючи проблеми забезпечення економічної безпеки ЗТ, не можна обділити увагою ризикові ситуації, бо саме вони здійснюють вплив на систему економічної безпеки та своєю дією можуть знизити ефективність заходів, які діють в системі економічної безпеки.

Пропонуємо розглянути деякі ризикові ситуації, з якими стикається залізнична галузь в процесі своєї роботи. Представляємо ці ризики та можливі шляхи виходу й уникнення з них.

Таблиця 1.

Причини появи ризиків на ЗТ та можливі шляхи виходу з них

Причини появи економічного ризику на ЗТ	Можливі шляхи уникнення та нейтралізації ризикової ситуації на ЗТ
1	2
Високий рівень зносу основних фондів	Оновлення та капітальний ремонт основних фондів
Низький рівень інвестиційного клімату	Створення економічних механізмів, спрямованих на формування сприятливого клімату, здатного залучити учасників ринку транспортних послуг у модернізацію виробничих фондів.
Відсутність належної державної підтримки ЗТ	Проведення реформи ЗТ
Кадровий ризик	Підвищення кваліфікації та постійні тренінги персоналу. Підвищення матеріальної та моральної задоволеності
Форс-мажорні обставини під час перевезення вантажу	Передача ризику страховим компаніям
Низький рівень надання сервісних послуг при пасажирських перевезеннях	Проведення маркетингового дослідження щодо з'ясування, в яких саме в послугах є потреба для пасажирів

Проблеми транспортного комплексу України

Продовження таб.1

1	2
Зниження частки ЗТ на внутрішньому та зовнішньому ринках транспортних послуг	Вдосконалення сервісу в наданні послуг ЗТ. Підвищення безпеки всіх видів перевезень Створення гнучкої тарифної системи, яка відповідає сьогоденній економічній ситуації в країні.
Ресурсний ризик(нестача робочої сили, відсутність сучасного устаткування тощо)	Впровадження політики залучення необхідних кадрів шляхом створення сприятливих умов для робітника(належна заробітна плата, заохочення професійних якостей) Інновації в матеріально-технічному оснащенні.
Інноваційний ризик	ЗТ дуже важливо передбачати ризик інвестування в нову техніку і технологію, особливо такі, які можуть докорінно змінити діюче виробництво.
Екологічний ризик	Створення програм щодо зникнення та перешкоджання наступу даного виду ризику. Наприклад, введення обмежень на викид сажі транспортними засобами.
Ризики, пов'язані з високими темпами інфляції	Урахування прогнозних темпів інфляції при розробці фінансових планів і розрахунку планових фінансових показників
Ризики, пов'язані зі зміною фіскальної політики держави	Удосконалення податкового планування в галузі

При наступі ризикової ситуації на ЗТ для економічної безпеки важливим є не лише адаптуватися до умов зовнішнього середовища, а й протистояти його негативним впливам. Цього можна досягти шляхом розробки антикризових заходів адаптації підприємств залізничної галузі. Також треба приділити достатньо уваги до ризику зниження фінансової стійкості на ЗТ, оскільки саме цей різновид ризику може призвести до зниження економічної безпеки підприємства. Надмірне використання позикового капіталу сприяє незбалансованості грошових потоків ЗТ за обсягами. Якщо кількість позикового капіталу буде вищою, ніж 30%, то це досить негативно позначиться на чистому прибутку ЗТ, а сааме значно знизить його.

Економічна безпека ЗТ має здійснювати реформаційну політику. Перелічимо основні завдання, які повинні втілюватися в життя дану політику:

- прийняття нормативно-правових актів, що забезпечують вільний доступ суб'єктів підприємницької діяльності до залізничної мережі та різних елементів залізничної інфраструктури на основі взаємних угод і повного відшкодування витрат, пов'язаних з їх виконанням;
- сприяння формуванню ринкових відносин на основі розвитку конкуренції;
- розмежування господарських функцій і функцій державного управління галуззю;
- реалізація міжнародних комерційних проектів відповідно до міжнародних договорів;
- лібералізація тарифного регулювання в секторах конкуренції транспортних послуг

Висновок. Для забезпечення економічної безпеки на підприємствах ЗТ повинен існувати механізм її забезпечення. Механізм має створюватися з урахуванням специфіки ЗТ. Забезпечити готовність ЗТ до роботи в критичних ситуаціях, протидіяти різним факторам, що спричиняють негативний вплив та стійкість роботи залізниці. ЗТ має пройти шлях реформування, аби в майбутньому бути економічно захищеним.

Нами була розглянута модель шляхів виходу та протистояння деяким можливим ризикам притаманним ЗТ. Проаналізована проблема інвестування в галузь та запропоновані деякі заходи щодо поліпшення інвестиційного клімату в залізничну галузь. Питання, що були порушені, є перспективними для подальшого наукового дослідження у даному напрямі.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Вітлінський В.В., Великоіваненко Г.І. Ризикологія в економіці та підприємстві: Монографія.[Текст] / . Вітлінський В.В., Великоіваненко Г.І - К.: КНЕУ, 2004.
2. Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства [Текст]: навч. посібник. / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз – Х.: УкрДАЗТ, 2011.-266с.
3. Каламбет С.В., Воропай В.А. Механізм забезпечення економічної безпеки підприємств залізничної галузі[Текст] // Науковий вісник: Фінанси, банки, інвестиції – 2013. – № 2 – 106-113 с.
4. Мочерний С.В., Устенко О.А., Чеботар

- С.І. Основи підприємницької діяльності [Текст]: навч. посібник. / С.В. Мочерний, О.А. Устенко, С.І. Чеботар – К.: Академія, 2001. – 280 с.
5. Пастернак-Таранушенко Г.І. Економічна безпека держави. Статистика процесу забезпечення [Текст]: підручник / Г.І. Пастернак-Таранушенко. – К.: Кондор, 2002. – 302 с.
6. Плетникова І. Л. Визначення рівня і забезпечення економічної безпеки залізниці : автореф. дис. на здобуття наук, ступня канд. екон. наук : спец. 08.07.04 «Економіка транспорту і зв'язку» / Харківська держ. академія залізничного транспорту / І. Л. Плетникова – Харків, 2001. - 15 с.
7. Прейгер Д. К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку [Текст] / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова.-К. : НІСД, 2011. - 37 с.
8. Евразия вести [Електронний ресурс]: <http://www.eav.ru/publ1.php?publid=20100303a04>, <http://news.finance.ua/ru/~1/0/all/2012/10/15/289355>.
9. Транспорт і зв'язок // Державний комітет статистики України: [Електронний ресурс]. – URL: www.ukrstat.gov.ua

Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Зайцева І.Ю.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Сухорукова Т.Г.

УДК 658.3

КЛАСТЕРНИЙ ПІДХІД ДО ФОРМУВАННЯ ІНТЕГРОВАНОЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

Полякова О. М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В роботі з позиції кластерного підходу розглянуто методологічні основи формування інтегрованої транспортно-логістичної системи в Україні. Приведено визначення транспортно-логістичного кластеру, проаналізовано структурні елементи кластерної моделі, переваги і принципи створення кластерів. Розглянуто етапи створення транспортно-логістичного кластеру та рівні формування інтегрованої транспортно-логістичної системи. Наведена методологічна основа формування транспортно-логістичного кластеру на базі регіональних транспортно-логістичних центрів.

Ключові слова: логістичний центр, транспортно-логістичний кластер, регіональна транспортно-логістична система.

КЛАСТЕРНЫЙ ПОДХОД К ФОРМИРОВАНИЮ ИНТЕГРИРОВАННОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

Полякова Е. Н., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

В статье с позиции кластерного подхода рассмотрены методологические основы формирования интегрированной транспортно-логистической системы в Украине. Приведены определения транспортно-логистического кластера, проанализированы структурные элементы кластерной модели, преимущества и принципы создания кластеров. Рассмотрены этапы создания транспортно-логистического кластера и уровни формирования интегрированной транспортно-логистической системы. Приведена методологическая основа формирования транспортно-логистического кластера на базе региональных транспортно-логистических центров.

Ключевые слова: логистический центр, транспортно-логистический кластер, региональная транспортно-логистическая система.

THE CLUSTER APPROACH TO THE FORMATION OF AN INTEGRATED TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM

Polyakova E. N., Candidate of Economic Sciences, associate professor (UkrSA of RT)

The article describes the methodological basis for the formation of integrated transport and logistics system in Ukraine from the position of the cluster approach. Contains definitions of transport and logistics cluster, consider the