

10. Технологія наукових соціально-економічних досліджень (схеми і приклади) : навчальний посібник / Укладач М.С. Дороніна. – 3-є вид., випр. і доп. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2007.– 111 с.

11. Холодний Г. О. Розвиток управління маркетингом на підприємствах : монографія / Г. О.

Холодний, Г. М. Шумська. – Харків : Вид. ХНЕУ, 2010. – 256 с.

12. Williams G. Towards Lifelong Education: A New Role for Higher education Institutions / Williams G. – P.: Unesco, 1977. – 147 p., с. 78.

Анотація. Стаття посвячена проблеме разработки системы принципов управления формированием и развитием профессиональной компетентности специалистов в высших учебных заведениях в условиях непрерывного образования. В статье уточнен перечень принципов непрерывного образования специалистов за счет их дополнения принципами инновационности, приоритетности и оперативности.

Ключевые слова: профессиональная компетентность специалистов, непрерывное образование, система принципов, принцип инновационности, принцип приоритетности, принцип оперативности.

Summary. The article is devoted the problem of development of the system of principles of management forming and development of professional competence of specialists in higher educational establishments in the conditions of lifelong education. In the article the list of principles of lifelong education of specialists is specified due to their addition principles of innovative, priority and operationability.

Keywords: professional competence of specialists, lifelong education, system of principles, principle of innovative, principle of priority, principle of operationability.

Рецензент д.е.н., професор ХНЕУ Гавкалова Н.Л.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.

УДК 330.34: 656.078.8

УПРАВЛІННЯ КОРПОРАТИВНОЮ БЕЗПЕКОЮ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Якименко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Сформовано теоретичні засади та методичні рекомендації щодо управління корпоративною безпекою залізничного транспорту. Систематизовано загрози корпоративної безпеки залізничного транспорту.

Ключові слова. безпека, управління, оцінка, загроза, залізничний транспорт.

Постановка проблеми. Поняття «корпоративна безпека» вивчається на міждисциплінарному рівні та є об'єктом дослідження психології, соціології, менеджменту. Корпоративна безпека в дослідженнях з психології ґрунтується на психологічних методах та інструментах впливу на персонал, на їх співробітництві, а критеріями стійкості та виживання фірми є професійна компетентність персоналу в основній сфері діяльності, управлінська компетентність керівного складу, виконавча дисципліна, оптимальний психологічний клімат. З позиції соціологів, під корпоративною безпекою розуміється захищеність життєво важливих цілей, інтересів національних корпорацій, акціонерних товариств як економічних, соціальних і політичних суб'єктів від внутрішніх і зовнішніх загроз, що гарантують їх поступальний розвиток. Як визначають менеджери та економісти, корпоративна безпека є станом захищеності життєво важливих інтересів підприємства від різноманітних внутрішніх та зовнішніх загроз, що гарантує найбільш ефективне використання корпоративних

ресурсів суб'єктів господарювання для забезпечення стабільного функціонування та динамічного розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виділення невирішених частин загальної проблеми. Проблема управління корпоративною безпекою підприємств присвячені наукові праці Бусигіної І.С., Онищенко С.В., Попової К.В., Савицької О.І., Цигилик І.І. та ін. [1-4]. Не знижуючи значення попередніх надбань, автор статті вважає за необхідне додаткову увагу зосередити на факторах, загрозах та заходах забезпечення корпоративної безпеки залізничного транспорту, що є основою забезпечення його зростання та розвитку.

Постановка завдання. На сьогоднішній час проблема управління корпоративною безпекою залізничного транспорту постає достатньо гостро, але в науковій літературі недостатньо досліджена. Тому в першу чергу потрібно сформулювати теоретичні положення щодо складових корпоративної безпеки залізничного транспорту та розробити методичні рекомендації щодо оцінки її рівня.

Викладення основного матеріалу. Корпоративна безпека залізничного транспорту визначається як стан соціально-економічного розвитку залізничного транспорту як складної соціально-економічної системи, яка функціонує за принципами корпоративного управління, що характеризується найбільш повним та раціональним використанням її економічного потенціалу, здатністю до самовідтворення, захищеністю від дії дестабілізуючих чинників, міцністю взаємозв'язків між її структурними та функціональними елементами, що сприяє задоволенню сукупності економічних, соціальних, культурних, психологічних інтересів зацікавлених осіб у ключі стратегічних цілей розвитку галузі.

Особливості корпоративної безпеки виявляються в сукупності її складових. Дотримуємося позиції щодо відокремлення у складі корпоративної безпеки таких складових, як фінансова-економічна, інтелектуально-кадрова, організаційно-управлінська, інформаційна, інституційно-правова, техніко-технологічна, силова та культурно-ціннісна.

Корпоративна безпека залізничного транспорту безпосереднім чином пов'язана з його економічним зростанням. Тому методичні основи управління корпоративною безпекою включають у себе сукупність видів менеджменту, серед яких:

1) управління виробництвом, у т. ч. управління якістю продукції, ресурсів та процесів. Управління виробництвом – це плановий, цілеспрямований та безперервний вплив на виробничі колективи та окремих виконавців на підприємстві з метою координації їхніх спільних дій у загальному процесі створення матеріальних благ та надання послуг.

2) управління фінансами – система методів, принципів, засобів, форм організації, що використовуються для забезпечення ефективного регулювання фінансових ресурсів підприємств;

3) когнітивний менеджмент – комбінація окремих аспектів управління персоналом, інноваційного менеджменту, а також використання нових інформаційних технологій в управлінні організацією; має своєю метою на основі оволодіння новим знанням і стимулювання його зростання створити нові й більш потужні конкурентні переваги організації. ;

4) корпоративний ризик-менеджмент – це комплекс заходів, спрямований на мінімізацію можливих збитків, яких може зазнати бізнес у зв'язку з настанням негативних подій;

5) управління організаційною культурою (у т.ч. стрес-менеджмент) – є комплексом заходів, спрямованих на формування сильного типу організаційної культури, для якої властиве сприйняття її цінностей більшістю членів організації й максимальна відповідність цінностей

організаційної культури системі цінностей окремої людини в організації.

6) контролінг – це функціонально відособлений напрямок економічної роботи на підприємстві, пов'язаний з реалізацією фінансово-економічної функції коментування в менеджменті для прийняття оперативних і стратегічних управлінських рішень.

Управління корпоративною безпекою залізничного транспорту здійснюється в певній послідовності, що включає декілька етапів:

1) оцінювання рівня корпоративної безпеки в розрізі функціональних складових (рівень функціональних складових безпеки, інтегральний рівень корпоративної безпеки);

2) аналіз відхилень у рівні безпеки та їх причин;

3) виявлення та ідентифікація загроз, які спричинили зниження рівня безпеки, встановлення їх рейтингу;

4) розроблення варіантів управлінських рішень та вибір оптимального з них;

5) реалізація управлінського рішення та контроль за цим процесом.

Загальна послідовність оцінки рівня корпоративної безпеки залізничних підприємств наведена на рис. 1.

У межах першого етапу обрано часткові показники оцінки рівня корпоративної безпеки залізничних підприємств (табл. 1) При цьому обов'язковою вимогою до вибору була наявність показників у формах статистичної звітності підприємства.

Використання значень часткових показників рівня корпоративної безпеки Південної залізниці та застосування запропонованого методичного підходу при проведенні оцінки дозволили отримати значення інтегрального показника, динаміку якого представлено на рис. 2.

Таким чином, проведений розрахунок підтвердив залежність корпоративної безпеки залізничних підприємств від впливу внутрішніх та зовнішніх факторів. Різне зменшення значення інтегрованого показника у 2008-2009 рр. підтверджує кризові явища, як мали місце в країні, галузі та підприємствах галузі. Тенденцію 2011 року теж неможливо остаточно охарактеризувати як позитивну. Різкий стрибок інтегрованого показника корпоративної безпеки угору – це наслідок організаційних та технічних заходів, які здійснювалися в межах підготовки проведення Чемпіонату з футболу 2012 року, а тому, якщо темпи якісних перетворень різного характеру не збережуться, то рівень корпоративної безпеки знов зменшиться. У середньому за п'ять років інтегрований показник рівня корпоративної безпеки Південної залізниці склав 0,51, що обумовлює необхідність розроблення заходів щодо її підвищення.

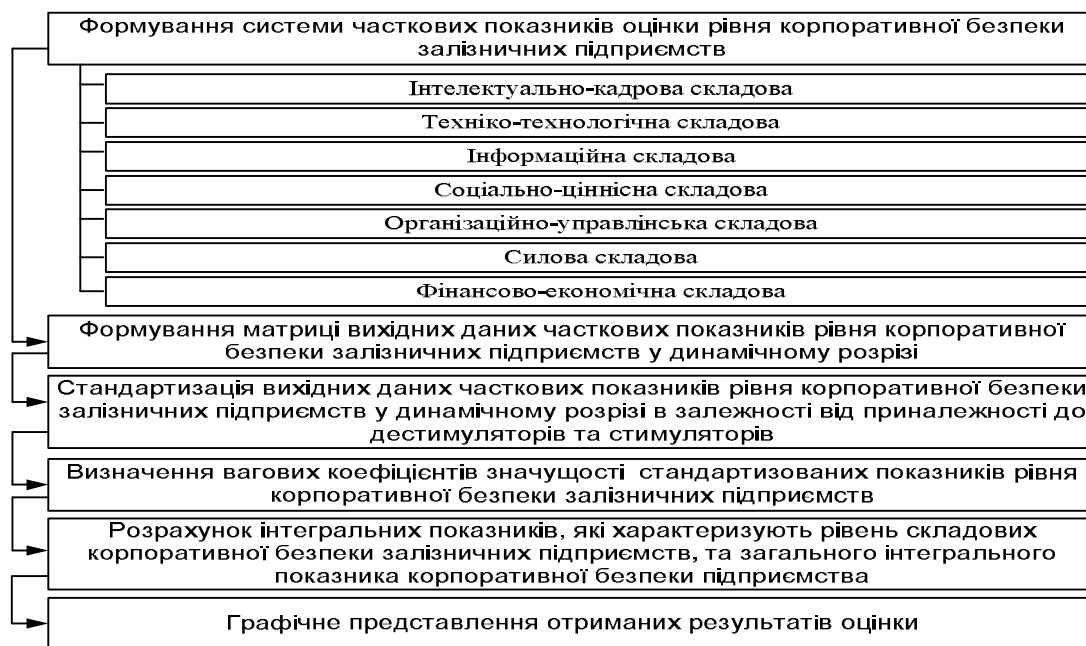


Рис. 1. Схема розрахунку інтегральних показників, які характеризують рівень складових корпоративної безпеки залізничних підприємств та загального інтегрального показника корпоративної безпеки підприємства

Таблиця 1

Система показників оцінки корпоративної безпеки залізничних підприємств

Складові корпоративної безпеки	Показники оцінки
1	2
Інтелектуально-кадрова складова	X1 - коефіцієнт плинності кадрів
	X2 - продуктивність праці, прив. млн.т-км на 1 чол.
	X3 - кількість працівників, які є винахідниками та раціоналізаторами, чол.
	X4 - кількість працівників, які мають науковий ступінь, чол.
	X5 - кількість працівників, які пройшли підготовку та перепідготовку на виробництві, чол.
	X6 - кількість працівників, які пройшли підготовку та перепідготовку у навчальних закладах за договорами, чол.
Техніко-технологічна складова	X7 - коефіцієнт зносу основних фондів
	X8 - коефіцієнт оновлення основних фондів
	X9 - фондовіддача
	X10 - обіг вантажного вагона, доба
	X11 - простій вагонів на одній технічній станції, годин
	X12 - середня технічна швидкість, км/год.
	X13 - експлуатаційна довжина електрифікованих ділянок, км
	X14 - валові капітальні інвестиції на придбання нових основних засобів та інших матеріальних активів, тис. грн.
X15 - фондоозбросеність, грн./чол.	
Інформаційна складова	X16 - витрати на програмне забезпечення, тис. грн.
	X17 - витрати на обчислювальну техніку, тис. грн.

1	2
	X18 – витрати на оплату послуг сторонніх підприємств у сфері інформатизації, тис. грн.
Соціально-ціннісна складова	X19 - кількість працівників, які працюють в умовах, що не відповідають санітарно-гігієнічним нормам (за результатами атестації робочих місць за умовами праці), чол.
	X20 - витрати на оздоровчі та спортивно-культурні заклади, тис. грн
	X21 – витрати на фінансування профілактики нещасних випадків та професійних захворювань, млн. грн.
	X22 – кількість випадків виробничого травматизму, чол.
Організаційно-управлінська складова	X23 - витрати на дослідні й випробувальні роботи, тис. грн.
	X24 - витрати на винахідництво й раціоналізацію, тис. грн.
	X25 – витрати на утримання апарату управління, тис. грн.
	X26 – наукові дослідження й дослідно-конструкторські розробки, тис. грн.
	X27 – відрахування на утримання Укрзалізниці, тис. грн.
Силова складова	X 28– утримання воєнізованої, пожежної та сторожової охорони
Фінансово-економічна складова	X29 - приведені тонно-кілометри, млн.
	X30 – середня доходна ставка 10 приведених тонно-кілометрів, коп.
	X31 – середня собівартість 10 приведених тонно-кілометрів, коп.
	X32 – коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості
	X33 – оборотність дебіторської заборгованості в днях
	X34 - коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості
	X35 – оборотність кредиторської заборгованості в днях
	X36 – коефіцієнт загальної ліквідності підприємства

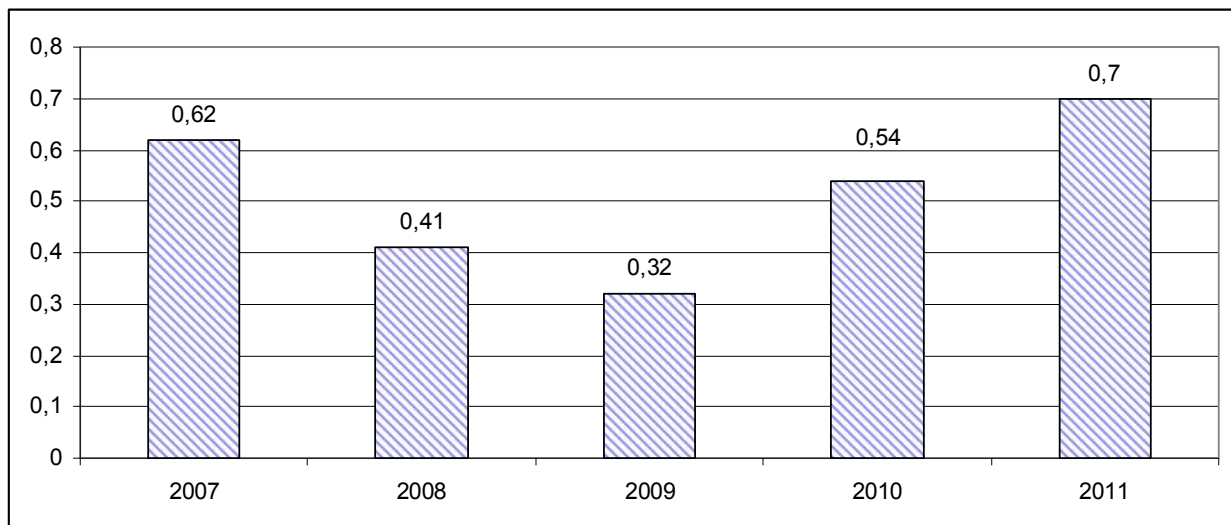


Рис. 2. Динаміка інтегрального показника корпоративної безпеки Південної залізниці

Обов'язковим у процесі управління корпоративною безпекою залізничного транспорту та його суб'єктів є виявлення загроз. Серед них: нестача фінансових коштів; нераціональне використання коштів, реалізація тіншових схем розподілу коштів, матеріальних ресурсів; відсутність об'єктивного механізму відбору інвестиційних проектів до реалізації; неефективність інноваційного процесу; неефективність механізму підготовки персоналу, низька об'єктивність відбору на певні посади;

нестача вискоєфективних лідерів; недоліки корпоративного управління; низький рівень державної підтримки потреб галузі; критичний рівень зносу основних фондів; нерозвиненість організаційної культури; низький рівень відповідальності персоналу й керівників. Застосування теорії графів та матричного аналізу дозволяє визначити їх ієрархічність в залежності від рівня впливу на корпоративну безпеку на сучасному етапі функціонування суб'єктів залізничного транспорту (рис. 3).



Рис. 3. Модель ієрархії загроз корпоративній безпеці залізничного транспорту та його суб'єктів

Висновки. Таким чином, надано визначення корпоративної безпеки залізничного транспорту, визначено методичний підхід до оцінювання рівня корпоративної безпеки залізничного транспорту, який адаптовано до його специфіки, що враховує функціональні сфери корпоративної безпеки, кількісно вимірює інтегровану характеристику шляхом розрахунку інтегрального показника, рівень якого дозволяє обґрунтувати доцільність реалізації управлінських заходів. Систематизація загроз корпоративної безпеки залізничного транспорту відповідно до рівнів прояву в сучасних умовах господарювання дозволила встановити найбільший пріоритет тих, які обумовлюються діями персоналу залізничного транспорту та його керівників. Роль останніх важлива в процесах створення ефективної організаційної системи залізничного транспорту, яка викриває корупцію, мотивує співробітників спільно і плідно працювати, досягаючи спільної мети.

Анотація. Сформированы теоретические основы и методические рекомендации по управлению корпоративной безопасностью железнодорожного транспорта. Систематизированы угрозы корпоративной безопасности железнодорожного транспорта.

Ключевые слова. безопасность, управление, оценка, угроза, железнодорожный транспорт.

Summary. Formed theoretical principles and guidelines for managing corporate security rail. Systematized threat of corporate security rail.

Keywords. security, administration, evaluation, threat rail.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бусыгина И.С. Корпоративная безопасность как акмеологическое основание продуктивной жизнедеятельности организации: автореф. дис. на соискание науч. степени докт. псих. наук: спец. 19.00.13 «Психология развития, акмеология» [Текст] / И.С. Бусыгина. — Москва. — 2010. — 57 с.
2. Онищенко С.В. Экономична безпека підприємства як підсистема корпоративної безпеки / С.В. Онищенко, О.І. Савицька // Комунальне господарство міст: науково-технічний збірник. — 2011. - № 100. — С. 153-162.
3. Попова К.В. Современные тенденции развития корпоративной безопасности (социологический аспект) : автореф. дис. на соискание науч. степени канд. соц. наук: спец. 22.00.01 «Теория, методология и история социологии» [Текст] / К.В. Попова. — Москва. — 2008. — 27 с.
4. Цигилик І.І. Економічна безпека підприємства в системі внутрішнього економічного механізму / І.І. Цигилик // Економіка. Фінанси. Право. — 2004. — №12. — С.3-5.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*