маршруту машиніста для оцінки ефективності «БІС-Р», аналіз витрат палива за 10 днів (20 змін) до і після встановлення систем. Виявлено,що середнє зниження витрат палива біля 6% або 540 кг. Термін палива окупності системами до 6 місяців.

При аналізі даних системи «БІС-Р» було виявлено велику кількість порушень використання палива не за призначенням, випадки витручання в роботу систем, невідповідності кількості видачі палива при екіпіруванні тепловозів на ТНТС.

Функціональні можливості СКПРТ «Дельта-СУ» ефективного використання палива включають:

- оцінку теплотехнічного стану тепловоза;
- визначення фактичних витрат дизельного палива та порівняння їх із розрахунковими;
- контроль кількості палива, виданого на теплову при екіпіруванні;
- фіксацію фактів використання дизпалива не за призначанням.

Система СКПРТ «Дельта-СУ» впроваджується на магістральних тепловозах. На поточний момент їх впроваджено вже 784 системами.

Робота систем «БІС-Р» і СКПРТ «Дельта СУ» досить позитивний результат за умови забезпечення їх працездатності та аналізу даних щодо роботи тепловоза і витрат палива, своєчасного регулювання потужності дизель-генераторної установи.

На забезпечення постійного дієвого моніторингу за роботою систем контролю витрат палива та аналізу їх даних буде спрямована робота спеціального сектору, який організовується в Главку локомотивного господарства.

Таким чином, використання електронних систем контролю витрат палива дозволяє вирішити триєдине завдання:

1. збереження палива;
2. об'єктивне нормування витрат палива на виконану роботу;
3. контроль витрат палива.

**УДК 338.24**

## ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ПІДПРИЄМСТВА В СУЧАСНИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ

***Ковтун Т.В., здобувач (УкрДАЗТ)***

Забезпечення економічної безпеки для українських підприємства є важливим і актуальним завданням. Складний та проблемний перехід від планової економіки, нестабільність та стихійність сучасної ринкової системи, світові глобалізаційні процеси формують загрози для підприємств, вимагаючи від керівників побудови комплексної і якісної системи економічної безпеки.

Для адміністративно-командної економіки (характерні: регулювання економіки адміністративно-командними методами; централізація влади; застосування принципів контролю, регулювання плановості (директивне планування), стандартності, стабільності; державна форма власності; існування єдиного народногосподарського комплексу, що передбачав значну частку великих підприємств з незакінченим циклом виробництва; відсутність вільної конкуренції, але існування її в прихованій, подавленій формі; взяття на себе державою функцій інституту сім'ї, ін. Процес перебудови виявився в Україні складним і тривалим. Новостворена держава взяла курс до ринкової системи за складних умов: зруйнування старої економічної системи і відсутності нової; попереднього проведення помилкової економічної політики; усунення держави від участі в економічних процесах, регулюванні; відсутності необхідної законодавчої бази; розриву економічних зв'язків; виникнення гіперінфляції, як результату лібералізації цін; роздрібнення та приватизації; застарілого обладнання, а отже, і неконкурентної продукції на міжнародних ринках; великої ресурсо- та енергоємності виробництва при підвищенні тарифів на енергоносії, а отже і собівартості; спаду виробництва; слабкої комерціалізації наукових досягнень; застосовування ринкових реформ замість директивних методів, що спричинили переміщення економічної активності з легальної сфери у нелегальну, виникнення стихійних ринків, гіпертрофованого зростання «тіньової» економіки, недобросовісної конкуренції. Такий стан призвів керівників підприємств, а також населення, до зневіри в ефективний результат та примирення з безвихідністю ситуації, що породило їх деморалізацію, пасивність, виникнення морального та правового нігілізму.

Сучасна економіка України набуває ознак латентної, її стан характеризується значною та масштабною монополізацією та олігополізацією господарських структур, рейдерськими метододами, примусовим доведенням до банкрутства, нелегітимністю, криміналізацією влади, підприємницьких структур, постійними кризовим явищами. Притаманний стихійний характер економічного розвитку – застосування державою економічних законів як реакції на негативні явища, а не попередження, не як планомірного, поміркованого, заздалегідь продуманого, підготовленого та науково обгрунтованого заходу. Більшість економічних дій

та рішень у державі приймаються необ'єктивно для забезпечення інтересів конкретних суб'єктів, зумовлюючи існування корупції, хабарництва. Відсутність стимулів розвитку підприємництва у керівників та ефективності праці працівників, зводить їх діяльність лише до мети отримання якнайбільшого прибутку та зарплати. Моральний та правовий нігілізм набуває все більших масштабів. Спостерігається різноспрямованість, відсутність збалансованості та злагодженості дій держави та підприємств у забезпеченні економічної стабільності країни в цілому. Все це несприятливо впливає на створення та забезпечення економічної безпеки підприємства, яка стає невід'ємною частиною його господарювання.

Подолання економічної кризи, побудова сильної економічно розвиненої країни, процвітання підприємництва, забезпечення економічної безпеки можливе лише при побудові соціально орієнтованої ринкової системи, при реалізації правових, моральних та духовно-етичні принципів.

**УДК 656.2.001.73:336**

## ВПЛИВ ПРОЦЕСІВ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ НА СИСТЕМУ ЇЇ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

***Козир О.М., заступних начальника з економічних питань (Південна залізниця)***

Процеси реформування залізничної галузі, пов'язані зі створенням вертикально-інтегрованої структури управління на базі публічного акціонерного товариства з 100%-ою часткою акцій, що належить державі (при забороні відчуження, передачі в управління, заставу, використання для формування статутних капіталів інших суб'єктів господарювання тощо), зумовлюють трансформаційні зміни і в структурі фінансово-економічних відносин суб'єктів транспортного ринку, зокрема ринку залізничних перевезень, обумовлюючи необхідність коригування існуючого механізму управління фінансами залізничного транспорту. Об'єктивна потреба в коригуванні існуючого механізму управління фінансами залізничного транспорту викликана рядом причин, головною з яких є те, що існуюча раніше система фінансування залізниць не дозволяла в повній мірі забезпечити відновлення їх техніко-технологічної бази, призвівши до повного зношення основних фондів. Постійний брак фінансових ресурсів, щорічна потреба Укрзалізниці в яких складає 18 млрд.грн, не дозволяє забезпечити повне їх оновлення та модернізацію. В результаті, рівень фізичного зносу активної частини основних фондів досяг критичного рівня і за даними Укрзалізниці сягає понад 80%, у тому числі вагонів інвентарного парку – 86%, а рухомого складу по електропоїздах досяг 80,3%, дизель-поїздах - 93,1%. За слова в.о. начальника головного управління реформування та корпоративного розвитку Андрія Буковського на заміну старіючого парку для забезпечення вантажоперевезень до 2020 р. "Укрзалізниці" необхідно закупити 111 тис. вантажних вагонів на орієнтовану суму 65млрд. грн, а на закупівлю понад 2 тис. вантажних локомотивів необхідно близько 68 млрд. грн.

За таких умовах єдиним шляхом подолання такої негативної тенденції, на думку як представників Укрзалізниці, так і багатьох західних експертів, є реформування залізничного транспорту України, що дозволить підвищити якість корпоративного управління і ефективність прийняття рішень, а зміна форми власності забезпечить прискорення реалізації власних інвестиційних програм та сприятиме залученню фінансових ресурсів на модернізацію інфраструктури. Адже Програмою реформ, яка реалізується на сьогоднішній день в Укрзалізниці, передбачається проведення комплексу заходів, спрямованих на приведення фінансової системи залізничної галузі у відповідність до міжнародних стандартів організації економічної діяльності, зокрема в питаннях забезпечення прозорості механізму формування та розподілу фінансових потоків за видами економічної діяльності, оптимізації співвідношення доходності й витратності транспортного виробництва, результатом чого стане пожвавлення інвестиційної активності та можливості отримання ефективних умов фінансування проектів розвитку залізниць. Передбачається і удосконалення тарифної політики з формуванням конкурентного середовища в сфері залізничних перевезень та вільним ціноутворенням на ринку транспортних послуг. Разом з тим, як і передбачається, зі зменшенням рівня втручання держави в процес регулювання галузі, відбудеться і формування сприятливих умов для рівного доступу всіх потенційних інвесторів в залізничну галузь з метою залучення додаткових ресурсів фінансування залізниць та покращення інвестиційного клімату в галузі.

Таким чином, реформування Укрзалізниці з утворенням ПАТ забезпечить не тільки перехід залізничного транспорту на якісно новий рівень господарювання, але й сприятиме підвищенню ефективності її фінансової системи, забезпечиться формування прозорого механізму розподілу фінансових ресурсів, не лише за рахунок удосконалення системи формування внутрішніх фінансових резервів, але й за рахунок покращення