

потенційних інвесторів є гарантією наявності досвіду у сфері залучення й освоєння зовнішніх інвестицій, а також своєчасного й повного виконання зобов'язань перед кредиторами й інвесторами-власниками;

5) здійснення заходів щодо реформування (реструктуризації) підприємства, метою яких є приведення діяльності підприємства у відповідність до змін умов господарювання і розробленої стратегії його розвитку.

Висновок. Інвестиційна привабливість підприємства відіграє вагомую та надзвичайно важливу роль в активізації інвестиційних процесів. В умовах обмеженості ресурсів та гострої конкуренції між підприємствами за одержання ресурсів, у тому числі і фінансових, на перший план виходить питання про створення у інвесторів уявлення про підприємство, як привабливий, а головне економічно безпечний об'єкт інвестування – тобто, формування його інвестиційної привабливості. Також чимала роль визначення інвестиційної привабливості підприємств полягає в тому, що потенційних інвесторів необхідно переконати в доцільності вкладень за допомогою конкретних показників, які розраховуються в процесі здійснення її оцінки. Тому постає важливе питання якомога більш чіткої та однозначної оцінки підприємства з точки зору привабливості та безпечності для інвесторів.

Отже, проведення оцінки інвестиційної привабливості дозволяє підприємствам комплексно оцінити власну привабливість підприємства з точки зору залучення інвестицій, а інвесторам – зробити оптимальний вибір об'єктів інвестування з урахуванням мінливості факторів зовнішнього та внутрішнього середовища.

1.10 Інноваційна складова забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту

В сучасних умовах здійснення господарської діяльності відповідно до принципів ринкової економіки питання забезпечення економічної безпеки суб'єктів господарювання набувають особливої актуальності. Зважаючи на корпоратизацію підприємств залізничного транспорту, окрему увагу необхідно приділити визначенню ризиків для здійснення фінансово-економічної та господарської діяльності, здійснювати їх економічну оцінку, а також визначити напрямки для попередження критичних ситуацій або мінімізації негативних наслідків.

Враховуючи ті трансформаційні процеси, які відбуваються в економіці країни, зокрема й на транспорті, актуальною є

проблема забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. Доцільність розгляду та вирішення зазначеного питання обумовлена перспективою розподілення господарських функцій і функцій державного управління, розмежування природно-монопольного і конкурентного секторів, створення умов для розвитку конкуренції, а також роздержавленням конкурентного сектору залізничного транспорту. Саме під час як впровадження структурних перетворень, так і в подальшому, при здійсненні суб'єктами господарської діяльності основної діяльності, й виникає небезпека виникнення фінансових і кредитних ризиків, неповернення кредитів, зниження інвестиційної привабливості об'єктів залізничної галузі, зниження рівня соціальної захищеності працівників тощо.

Проблематика економічної безпеки є новим напрямом у вітчизняній науці, започаткованим із отриманням Україною незалежності. Зауважимо, що праці науковців здебільшого стосуються досліджень економічної безпеки держави, підприємництва, підприємств та організацій, зокрема варто згадати роботи О. Ф. Белова, П. О. Іващенко, Г. А. Пастернак-Таранушенко тощо. Дослідження особливостей забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту тривалий час залишилося поза увагою українських науковців. Однак, зазначеними питаннями ґрунтовно займалися російські вчені-економісти, зокрема З. П. Межох, Р. О. Кожевников, О. В. Єфімова, Н. П. Терьошина.

До сьогоднішнього дня серед проблемних питань із зазначеної тематики, які вимагають негайного вирішення, залишаються невизначеність у сфері законодавства щодо реформування та подальшого розвитку залізничного транспорту, виявлення загроз у сфері фінансово-економічної діяльності галузі, шляхів їх попередження і нейтралізації тощо.

Зазначимо, що серед складових економічної безпеки виокремлюється виробнича безпека, тобто певний рівень розвитку промислового комплексу країни, який спроможний забезпечити сталий розвиток економіки. Саме на цьому рівні виникає такий елемент системи «виробництво-обіг-споживання» як транспорт. У свою чергу, провідною ланкою транспортної галузі є залізничний транспорт, основною сферою діяльності якого є масове перевезення вантажів і пасажирів у міжрайонному (міжобласному), міжміському, приміському та міжнародному сполученні. Зважаючи на техніко-економічні особливості та переваги залізничного транспорту, серед яких можна виокремити масовість перевезень та високу провідну здатність залізничних шляхів, універсальність

використання для перевезень різноманітних вантажів, регулярність перевезень, відносно невелику собівартість перевезень порівняно з іншими видами транспорту, можна констатувати, що стабільне та ефективне функціонування залізничного транспорту є важливою та необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки, подальшого економічного зростання нашої держави. Тобто завдання, вирішення яких покладено на галузь, вимагають забезпечення позитивних темпів її розвитку. Таким чином, виникає необхідність застосування елементів або комплексу заходів, які відносяться до економічної безпеки рівня галузі або підприємства, а у нашому випадку, – створення системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Досліджуючи галузеві особливості залізничного транспорту, ми погоджуємося із визначенням економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що запропоноване російськими економістами¹²⁵. Зазначається, що економічна безпека підприємств залізничного транспорту обумовлюється певним станом, при якому забезпечуються захист корпоративних інтересів, достатній конкурентний потенціал та соціальна захищеність робітників навіть у несприятливих умовах розвитку внутрішніх та зовнішніх процесів¹²⁶. Додамо, що даний стан забезпечується, зокрема, сукупністю організаційно-правових, режимно-охоронних, технічних, технологічних, економічних, фінансових, інформаційно-аналітичних методів, спрямованих на усунення потенційних загроз¹²⁷.

Серед мотиваційних факторів, спрямованих на застосування механізму забезпечення економічної безпеки залізничної галузі, варто виокремити той факт, що саме залізничний транспорт здійснює найбільший обсяг перевезень продукції стратегічно важливих галузей вітчизняної промисловості, зокрема, вугільної, нафтопереробної, хімічної та металургійної.

Варто також зазначити, що впровадження нових підходів до організації управління економічними процесами, а у даному

125 Кожевников Р.А. Экономическая безопасность железнодорожной отрасли / Р.А. Кожевников, Е.В. Виноградов // Экономика железных дорог. – 2004. – № 4. – С. 20-29.

126 Межох З.П. Основные положения регламента обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта / З.П. Межох // Экономика железных дорог. – 2006. – № 12. – С. 55-63.

127 Попович В.М. Економіко-кримінологічна теорія детінізації економіки : [монографія] / В.М. Попович. – Ірпінь : Академія державної податкової служби України, 2001. – 546 с.

випадку це необхідність забезпечення певного рівня економічної безпеки, пов'язано також з поступовим збільшенням ефективності роботи залізничного транспорту. Тобто необхідність впровадження заходів із забезпечення економічної безпеки обумовлюється об'єктивно необхідним для кожного господарюючого суб'єкта завданням забезпечення стабільності функціонування та досягнення головних цілей своєї діяльності.

Метою реалізації заходів із забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту є гарантія їх стабільного та максимально ефективного функціонування на сьогоднішній день та забезпечення високого потенціалу розвитку у майбутньому.

До основних функціональних цілей економічної безпеки підприємств залізничного транспорту можна віднести, зокрема, наступні:

- забезпечення високої фінансової ефективності роботи, фінансової стабільності;
- досягнення високої конкурентоспроможності;
- досягнення оптимальної та ефективної організаційної структури управління;
- правова захищеність усіх аспектів діяльності галузі;
- забезпечення комерційної таємниці.

Реформування галузі, яка за останнє десятиріччя змогла вийти із кризового стану та добитися нинішніх показників розвитку, вимагає й в подальшому забезпечення сталої роботи залізничного транспорту. Саме трансформаційні процеси, які відбуваються як в галузі, так і в країні в цілому, вказують на необхідність створення ефективного механізму управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту. Зазначений механізм повинен мати такі складові як: оцінку загальної економічної ситуації; виявлення загроз економічній безпеці; вибір показників та індикаторів економічної безпеки та їх граничних значень; організацію та проведення моніторингу економічної безпеки, розробку заходів по нейтралізації загроз економічній безпеці тощо.

Так, серед загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту можна виокремити загрози, зокрема, у фінансовій сфері, – обмеження залізничних тарифів, збитковість пасажирських перевезень, рівень дебіторської та кредиторської заборгованості, відсутність зовнішніх інвестицій, тарифна політика; у виробничій сфері, – фізичне та моральне зношення матеріально-технічної бази, зниження рівня безпеки процесу перевезень, диспропорції в обсягах вантажних та пасажирських перевезень. Окремі дослідники посиляються на загрози в

соціальній сфері, до яких відносять показники рівня оплати праці та продуктивності праці¹²⁸. Також можна виходити з класифікації загроз економічній безпеці на зовнішні та внутрішні¹²⁹. Зокрема, до зовнішніх відносять ринкові, політичні, галузеві, податкові, інфляційні та соціальні загрози, а до внутрішніх, – стратегічні, технологічні, ресурсні, інформаційні, іміджеві та кадрові загрози.

Як ми зазначали раніше, у зв'язку із корпоратизацією підприємств залізничного транспорту можуть виникнути ризики, що пов'язані із сферою економічної безпеки. Зокрема, зважаючи на досвід «української моделі корпоративного управління»¹³⁰, існує ймовірність виникнення корпоративних конфліктів.

Зазначене пов'язано, перш за все, із необхідністю визначення суб'єкта управління державними корпоративними правами, адже йде мова про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», 100 відсотків акцій якого закріплюються у власності держави. Зважаючи на міжнародний та вітчизняний досвід побудови вертикально-інтегрованих систем управління, а також відповідно до необхідності здійснювати управління державними корпоративними правами, інноваційним, на нашу думку, є створення Державної холдингової компанії залізничного транспорту, як вертикально-інтегрованої системи корпоративного та господарського управління. Доцільність холдингової структури управління обумовлена не лише розмежуванням функцій та формуванням сучасної управлінської структури за видами діяльності, але й необхідністю в подальшому утворювати профільні корпоративні підприємства.

Оскільки функціонування холдингової компанії передбачає відокремлення незалежних бізнес-одиниць, то передбачається створення для останніх окремих центрів фінансової відповідальності, наявність можливості визначення самостійної стратегії розвитку, відповідальність за власні показники рентабельності тощо. Відтак, необхідна поступова підготовка існуючих підрозділів та складових частин залізниць до самостійного ведення господарської діяльності у складі відповідних вертикалей з наступним виокремленням їх у

128 Козаченко Г.В. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення : [монографія] / Козаченко Г.В., Пономарьов В.П., Ляшенко О.М. – К. : Лібра, 2003. – 280 с.

129 Межох З.П. Управление экономической безопасностью компании / З.П. Межох // Железнодорожный транспорт. – 2006. – № 10. – С. 63-65.

130 Румянцев С.А. Українська модель корпоративного управління: становлення та розвиток / С.А. Румянцев. – К.: Т-во «Знання», КОО, 2003. – 149 с.

конкурентоспроможні підприємства. Відповідно до зазначеного, виникає необхідність у забезпеченні економічної безпеки не лише материнської структури, а й її складових.

Крім того, на рівень забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту впливає також процес узгодження економічних інтересів учасників процесу залізничних перевезень. Так, якщо у недалекому минулому було лише кілька суб'єктів перевізної діяльності, зокрема відправники та одержувачі вантажів, пасажирів та безпосередньо перевізник, тобто залізниці, то вже на теперішній час їх значно більше. Зокрема, у найближчий час передбачається утворення низки підприємств відповідно до здійснюваного ними профілю діяльності. Так, будуть утворені господарські товариства із здійснення вантажних перевезень, пасажирських перевезень у міжнародному, внутрішньому, приміському та регіональному сполученнях, утримання та експлуатації об'єктів інфраструктури, надання послуг локомотивної тяги й ремонту рухомого складу тощо. Більше того, зазначені суб'єкти господарської діяльності, власне як і вже працюючі на вітчизняному ринку залізничних перевезень компанії, що володіють парком вантажних і пасажирських вагонів, будуть мати різні форми власності.

Зазначені аспекти вимагатимуть узгодження економічних інтересів всіх учасників перевізного процесу. В минулому баланс зберігався за умов планової економіки та державної власності на всі засоби виробництва, на сьогоднішній день виникають деякі протиріччя. Оскільки передбачається утворення господарських товариств, корпоративні права яких в різних пропорціях будуть належати, зокрема державі, місцевим органам виконавчої влади, публічному акціонерному товариству залізничного транспорту загального користування, іншим юридичним особам, то питання максимізації доходної бази, необхідності надання суспільних послуг, виконання перевезень низькодоходних вантажів тощо можуть вступати у протиріччя. Їх вирішення та узгодження не лише збільшить ефективність роботи залізничної галузі, а й буде сприяти подальшому розвитку всіх залучених в процес перевезення підприємств.

Як ми вже зазначали, до загроз економічній безпеці на залізничному транспорті відносяться як загрози у фінансово-економічній сфері, увагу яким ми вже приділили, так і у виробничій сфері, зокрема зниження рівня безпеки процесу перевезень.

У зв'язку із появою на території України, а саме у її східній частині, терористичних угруповань, діяльність яких спрямовується

на пошкодження залізничної колії, рухомого складу, споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку тощо, виникає реальна загроза несанкціонованого втручання в роботу залізниць. Зокрема, періодично трапляються випадки підризу колії та підбивання залізничних мостів. Наслідками вказаних діянь може бути як загибель людей, так і завдання великої матеріальної шкоди. Так, у період з січня по липень 2014 року було зафіксовано близько 195 випадків несанкціонованого втручання в роботу залізниць України, в той час як за аналогічний період минулого року їх було 117. Наголосимо, що за даними Укрзалізниці, збитки від несанкціонованого втручання за вказаний період поточного року становили 1441,5 тис. грн, минулого року ця сума за аналогічний період становила 157 тис. грн.

Таким чином, зниження рівня безпеки процесу перевезень є прямою загрозою економічній безпеці на залізничному транспорті у виробничій сфері, яке матиме значні матеріальні наслідки.

У зв'язку із зазначеним як пріоритетні напрями інноваційної політики залізничної галузі можна визначити не лише будівництво об'єктів інфраструктури, впровадження нових типів рухомого і тягового складу, вдосконалення системи управління якістю і транспортну логістику, а й забезпечення безпеки руху шляхом впровадження системи управління перевізним процесом. У цій сфері доречним є досвід Китайської Народної Республіки щодо створення, спільно з корпорацією IBM, нового міжнародного Центру інновацій у сфері залізничного транспорту Global Rail Innovation Center, який повинен об'єднати світових лідерів у високотехнологічній сфері, а також дослідницькі організації та університети, з метою сприяння розвитку передових залізничних систем нового покоління. Консультативна рада зазначеного Центру надаватиме допомогу у визначенні областей і сфер, в яких інноваційні досягнення в бізнесі і технологіях можуть успішно розв'язувати проблеми пасажирського і вантажного залізничного транспорту.

Головна задача Центру інновацій повинна полягати у вирішенні таких проблем залізничної галузі, як бронювання місць і обслуговування пасажирів, продуктивність використання активів інтегроване управління тарифами (вартістю проїзду або провезення багажу, вантажів), екологічно ефективні операції, а також, що особливо актуально у теперішній час, технічний контроль рейкових шляхів і інфраструктури та диспетчеризацію¹³¹.

Передбачається, що залізничні мережі будуть оснащуватися датчиками, що реєструють і контролюють численні параметри,

131 IBM открывает в Китае новый центр для управления развитием высокотехнологичных железных дорог [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ibm.com/news/ru/ru/2009/06/11/k999141k94340e77.html>.

зокрема від швидкості руху потягів до терміну чергової заміни гальмівних пристроїв. Створення подібних інтелектуальних залізничних мереж вимагає наявності могутньої інтегрованої системи, здатної збирати, управляти і аналізувати великі масиви даних, що поступають від потягів і інфраструктури, в рамках повного циклу експлуатації і технічного обслуговування.

В цілому, корпорація IBM послідовно здійснює цілеспрямовану інноваційну роботу, спрямовану на задоволення потреб залізничної галузі. Зокрема, IBM допомагає залізничним операторам управляти комплексними процесами залізничних перевезень і оптимізувати їх транспортні мережі шляхом:

- профілактичного технічного обслуговування на основі прогнозного аналізу, а також оптимального завантаження і продуктивного використання рухомого складу і устаткування;
- диспетчеризації і оперативного коректування розкладів руху потягів;
- моніторингу стану залізничних шляхів і інфраструктури;
- інтеграції з іншими транспортними галузями, такими як автомобільний, повітряний і морський транспорт, щоб забезпечувати безперебійний вантажний і пасажирський потік¹³².

IBM також працює над створенням інтелектуальних систем управління потягами, подібно системі Positive Train Control. Зазначена система бере управління на себе, коли необхідно зупинити потяг і запобігти аварійній ситуації або зіткненню.

Висновки. Зважаючи на структурні перетворення в системі залізничного транспорту і поступове роздержавлення конкурентоспроможних підрозділів галузі, особливої актуальності набувають питання забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. Більше того, економічна безпека залізничного транспорту та механізм управління цією сферою є важливими і необхідними складовими процесу подальшого його реформування, спрямованими на забезпечення ефективного функціонування галузі.

В той же час, на сьогоднішній день актуальними залишаються проблеми підвищення продуктивності і зниження перевантажень залізничної мережі, поліпшення операційної ефективності, надійності і комплексної безпеки об'єктів інфраструктури залізничного транспорту. Одними з пріоритетних напрямів в подальшому стануть саме забезпечення безпеки і профілактичне обслуговування останніх. Передові інтелектуальні інструменти, як інноваційні складові

подальшого розвитку галузі, а також ефективне управління інформацією зможуть допомогти в запобіганні потенційним аваріям і катастрофам. Функції раннього виявлення потенційних несправностей обладнання, що засновані на датчиках, дозволять створити оптимальну схему профілактичного технічного обслуговування і ремонту, а розширені можливості моніторингу залізничної інфраструктури (включаючи рейкові шляхи та залізничні мости), у подальшому можуть сприяти мінімізації негативного впливу на залізничну інфраструктуру.

1.11 Вплив євроінтеграційних процесів на формування механізму забезпечення економічної безпеки машинобудівних підприємств України

Актуальність. Євроінтеграційні процеси, що справляють безпосередній вплив на економіку України, зумовили потребу в обґрунтуванні нових стратегій та механізмів забезпечення економічної безпеки підприємств на внутрішньому та зовнішньому ринках, які повинні узгоджуватись з політикою зміцнення безпеки держави і необхідністю інтеграції національної економіки у світове господарство.

Рівень конкурентоспроможності продукції машинобудівної галузі України не відповідає сучасним вимогам через використання застарілих технологій і обладнання, трудомісткість продукції, невідповідність вітчизняних стандартів та вимог до безпеки і якості продукції європейському досвіду, неналежну систему контролю якості продукції та нерозвинуті інтеграційні зв'язки між суб'єктами ринку. Водночас проблема забезпечення та формування системи економічної безпеки машинобудівних підприємств актуалізується внаслідок входження України до зони вільної торгівлі з ЄС, що може призвести до значного зростання імпорту європейської продукції, поглиблення кризи в машинобудівній галузі та зниження рівня економічної безпеки держави.

Враховуючи наявні економічні процеси, спричинені асоціацією України з ЄС та з огляду на загрози, які стоять перед підприємствами машинобудівної галузі за умови поглиблення співробітництва в рамках створення зони вільної торгівлі України з ЄС, необхідним є формування механізму забезпечення їх економічної безпеки.

Наукова новизна дослідження полягає у тому, що дістала подальшого розвитку конкретизація процесів і явищ, що дестабілізують та забезпечують економічну безпеку підприємства, а також трактування категорії «економічної безпеки» в контексті євроінтеграції.