

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

РЕКУН ІВАН ІВАНОВИЧ



УДК 338.47:656.2-049.5-044.922(049)

**МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ
БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Дніпропетровськ – 2016

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана у Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна Міністерства освіти і науки України.

Науковий консультант: доктор економічних наук, професор
Головкова Людмила Степанівна
Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
завідувач кафедри фінансів та економічної безпеки

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор,
заслужений діяч науки і техніки України
Андрушків Богдан Миколайович,
Тернопільський національний технічний університет
імені Івана Пулюя Міністерства освіти і науки
України, завідувач кафедри менеджменту
інноваційної діяльності та підприємництва

доктор економічних наук, професор,
Дикань Володимир Леонідович,
Український державний університет залізничного
транспорту (м. Харків) Міністерства освіти і науки
України, завідувач кафедри економіки та управління
виробничим і комерційним бізнесом

доктор економічних наук, професор
Франчук Василь Іванович,
Львівський державний університет внутрішніх справ
Міністерства внутрішніх справ України, професор
кафедри економіки та економічної безпеки

Захист відбудеться «02» грудня 2016 р. о 13⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д08.820.03 при Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою: 49010, м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна 2, ауд. 314.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою: 49010, м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна 2.

Автореферат розісланий «01» листопада 2016 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради
к.е.н., доцент



Т.В. Полішко

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Однією з найважливіших умов життєдіяльності людини, підприємств, держави і міжнародної спільноти є створення умов для безпечного функціонування та розвитку. Безпека є гарантом стабільності, порядку, розвитку і перспектив існування людства. Провідне місце в системі безпеки займає економічна безпека, яка є фундаментом усіх форм господарської діяльності.

Аналіз і практичне оцінювання економічної безпеки в науковій літературі розглядаються через призму стабільної ситуації в політичній, економічній, військовій та інших сферах. Загрози військово-політичній та економічній стабільності в Україні висунули на перший план потребу перегляду існуючих підходів стосовно національної і, перш за все, економічної безпеки. В зв'язку з цим, існує потреба розробки методологічних основ формування нової парадигми економічної безпеки як держави, так і окремих суб'єктів господарювання.

Для підприємств залізничного транспорту характерні погіршення матеріально-технічної бази, різке збільшення витрат в собівартості транспортної продукції, погіршення фінансових показників діяльності. Як провідна складова розвитку економіки України, залізничний транспорт вимагає трансформаційних змін, щоб стати локомотивом інноваційних реформ, органічно увійти в глобальний економічний простір і забезпечувати надійне і якісне обслуговування підприємств національного господарства та надання послуг споживачам. Це зумовлює потребу в розробці нових підходів до методології та визначення основних напрямів удосконалення процесів реформування, оцінювання економічного стану та розвитку підприємств залізничної галузі.

Стрижневим напрямом успішного функціонування та розвитку підприємств залізничного транспорту має бути їх економічна безпека, що, у свою чергу, створює необхідне підґрунтя національної економічної безпеки. Підприємства залізниці повинні з достатньою економічною вигодою виконувати свої функції, щоб утримувати в належному стані власну матеріально-технічну базу, проводити інвестиційну політику, а також таку соціальну політику, що гарантує працівникам гідні умови для зацікавленої та високоефективної праці.

Питання аналізу та пошуку шляхів підвищення безпечної діяльності господарських суб'єктів, мінімізації фінансових ризиків висвітлено в працях багатьох українських і зарубіжних учених. Дослідженню теорії економічної безпеки та розвитку підприємств залізничного транспорту, інституціональних аспектів економічної безпеки в умовах глобалізації присвячено праці вітчизняних вчених: Б. Андрушківа, О. Барановського, Ю. Бараша, І. Бінько, Т. Васильцива, О. Власюка, В. Геєця, О. Гненного, Л. Головкової, А. Гречко, А. Гриценка, В. Диканя, М. Єрмошенка, Я. Жаліло, В. Компанійця, А. Момота, В. Мунтіяна, С. Мямліна, І. Назаренка, А. Олійника, Г. Пастернак-Таранушенка, О. Пасхавера, Д. Прейгера, П. Пригунова, О. Пшінько, В. Сичова, З. Стаховяка, В. Тарасевича, А. Ткача, В. Франчука, А. Шастітко, В. Шлемко, В. Якубенка та інших. Серед зарубіжних вчених дослідженню цієї категорії приділяється увага у роботах О. Вільямсона, О. Іванова, М. Кастелса, Р. Коуза, Д. Норта, Є. Олейникова, Р. Седегова, Е. Тоффлера, Ф. Фукуями, Д. Ходжсона та інших.

Незважаючи на здійснені дослідження теоретичних і практичних аспектів цієї проблематики, нові умови господарювання в країні, зміни та ризики в світогосподарському просторі, вимагають розробки сучасних методологічних підходів до створення більш захищених моделей економічної безпеки суб'єктів господарювання. Набуття підприємствами залізничного транспорту, в нових ринкових умовах інфраструктурних функцій та широкої господарської самостійності в результаті їх реформування посилюють ринкову конкуренцію, для якої властива ситуація ризику та невизначеності. Саме в цій площині триватиме суперництво між підприємствами і існуватимуть загрози безпечному економічному розвитку.

Серед інших проблем, що потребують вирішення, важливо виділити такі: формування економіко-інформаційної системи оцінки рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту; реформування підприємств залізничного транспорту шляхом їх реструктуризації в контексті економічної безпеки з урахуванням світового досвіду; розробка концепції адаптації системи управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту до ринкового середовища; розвиток людського капіталу як складової економічної безпеки підприємства. Особливої уваги вимагає розроблення моделей реформування економічної безпеки підприємств залізничного транспорту (економіко-інформаційної, проектної, варіативної), обґрунтування економічної поведінки підприємств залізничного транспорту.

Залишається дискусійним питання про загальнотеоретичне визначення економічної безпеки в її конкретному змісті, обґрунтування критеріїв, що дають змогу здійснювати виміри економічної безпеки, оцінювати її стан і надавати пропозиції щодо заходів для її забезпечення. Перераховані проблеми визначають актуальність дослідження та зумовлюють нагальні потреби щодо необхідності обґрунтування та розвитку теоретико-методологічних підходів до створення дієвих механізмів досягнення і підтримки економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. Їх недостатня розробленість визначили вибір теми, формулювання мети, основних напрямів і логіки дисертаційного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконано згідно з планами наукових досліджень Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за темами: «Фінансово-економічна безпека залізничного транспорту в ринкових умовах та в умовах реформування» (№ ПР/НТО-14833/НЮ), в межах якої автором запропоновано впровадження методики оцінки рівня економічної безпеки; «Фінансова стратегія розвитку економіки в умовах невизначеності» (№ 0113U007946), в межах якої автором обґрунтовано концепцію економічної безпеки та розроблено методичний підхід до визначення рівня економічної безпеки підприємств залізничної галузі; «Розвиток системи корпоративного управління акціонерних товариств в постіндустріальному суспільстві» (№0113U007947), в межах якої визначено та обґрунтовано стратегічні напрями безпечного розвитку залізничного транспорту України; Мелітопольського інституту державного та муніципального університету КПУ «Соціально-економічний розвиток суспільства в контексті інституціоналізму» (№0106U000730), в межах якої сформульовано

інституціональну парадигму економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Мета і завдання дослідження. Метою дослідження є наукове обґрунтування та розроблення методологічних засад, теоретико-методичних підходів та практичних рекомендацій щодо розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту в умовах реформування галузі.

Відповідно до зазначеної мети поставлено такі *завдання*:

- уточнити теоретичні положення щодо сутності категорій «економічна безпека»;
- удосконалити інституціональну матрицю розвитку економічної безпеки підприємства залізничного транспорту;
- сформулювати та розкрити зміст інституціональної парадигми економічної безпеки;
- розвинути методологічний дискурс генези перетворень в господарстві та їх вплив на підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту;
- розробити науково-методичний підхід до оцінки загроз економічної безпеки підприємств залізничного транспорту;
- визначити стратегічні напрями безпечного розвитку залізничного транспорту України та проаналізувати рівень його економічної безпеки;
- розробити та теоретично обґрунтувати модель адаптації залізничного транспорту України до стандартів Європейського Союзу;
- уточнити методологічні підходи розвитку економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.
- сформувати концепцію стратегічного управління системою економічної безпеки підприємств залізничного транспорту;
- удосконалити загальні та спеціальні моделі економічної безпеки, а також практичні та емпіричні моделі;
- удосконалити діючі інститути безпеки і сформувати нові правила економічної безпеки підприємства;
- сформувати модель ефективного застосування сучасних інформаційних засобів за рахунок впровадження розроблених інтегральних показників;
- удосконалити методичний підхід та обґрунтувати систему показників інтегрального оцінювання рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту;
- удосконалити систему управління інформацією залізничного підприємства.

Об'єктом дослідження є процес розвитку економічної безпеки суб'єктів господарювання.

Предметом дослідження є сукупність методологічних засад, теоретико-методичних підходів та практичних рекомендацій щодо розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Методи дослідження. Теоретичною та методологічною основою досліджень є положення економічної теорії, теорії управління, корпоративного управління, які висвітлені в наукових публікаціях провідних учених і фахівців з проблем

формування, оцінки, розвитку економічної безпеки підприємств залізничного транспорту та використання базових положень нової інституціональної економіки.

Для досягнення поставленої мети та реалізації поставлених завдань у роботі використано комплекс філософських, загальнонаукових і спеціальних методів. Методологічною основою дослідження обрано діалектичний метод, який дає змогу науково обґрунтувати та інтерпретувати довгострокові процеси розвитку системи економічної безпеки на підприємствах залізничного транспорту; виявити загальні та особливі елементи в цій системі; визначити внутрішні рушійні сили та напрями розвитку (розділи 1–5). Крім того, методологічною основою є системний і комплексний підходи, а також сукупність фундаментальних методів наукового пізнання, а саме: структурно-логічний аналіз та узагальнення – для побудови логіки та структури дисертаційної роботи; індукції та дедукції, порівняння та систематизації – для дослідження понять «економічна безпека», «парадигма системи економічної безпеки», «інституції економічної безпеки» тощо (підрозділи 1.1–1.4); наукового абстрагування, логічного узагальнення та класичної категоризації – для обґрунтування сутності та змісту системи економічної безпеки з доведенням її визначення до рівня нової економічної категорії (підрозділ 1.2); суб'єктно-об'єктного підходу, структурно-функціонального та факторного аналізу та класифікації – для визначення факторів, що впливають на функціонування підприємства залізничного транспорту та особливості структурної організації та основних функцій (підрозділ 2.1); закони та методи діалектичної філософії, системного та структурного аналізу та класифікації – для філософсько-економічного аналізу діяльності підприємства залізничного транспорту, визначення структурних елементів методології дослідження, побудови методологічного алгоритму (підрозділ 2.2); аналізу та синтезу, ретроспективи, теоретичні методи еволюційної та перехідної економіки – для критичного дослідження положень економічної теорії щодо наукових різних підходів розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту; економіко-статистичного аналізу, логіко-аналітичний і графічний – для діагностики розвитку та визначення тенденцій, закономірностей і ключових детермінант системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту (підрозділ 2.3); порівняльного аналізу – для визначення інноваційних форм розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту (підрозділи 3.1–3.3); методи системного та інституціонального аналізу – для обґрунтування структури інституційного середовища розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, визначення сукупності основних інститутів розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту та їх характеристик, форм і методів державного регулювання (підрозділ 3.3); економіко-математичного моделювання – для розробки економіко-інформаційної моделі економічної безпеки підприємства (підрозділ 4.1); індукції та дедукції, декомпозиції та синтезу, а також програмно-цільовий – для обґрунтування концепції, стратегічних цілей і напрямів розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту (підрозділи 4.2 – 4.3); морфологічного аналізу – для уточнення понятійно-категоріального апарату (розділи 1–5); графічний – для наочного подання теоретичного та методичного матеріалу (розділи

1–5); абстрактно-логічний – для теоретичних узагальнень і формулювання висновків дослідження.

Інформаційною базою дослідження є матеріали Держкомстату України, ПАТ «Українська залізниця», Державного підприємства «Придніпровська залізниця», міжнародних транспортних організацій, монографій, збірників наукових праць, матеріали міжнародних науково-практичних конференцій, статистичні звіти логістичних організацій, офіційні Інтернет-ресурси.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в обґрунтуванні та розробленні методологічних засад, теоретико-методичних підходів та практичних рекомендацій щодо розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Основні наукові результати дослідження полягають у тому, що *вперше:*

- сформульовано та розкрито зміст інституціональної парадигми економічної безпеки як дослідницької програми, що базується на елементах, які утворюють «ядро» парадигми і «пояси безпеки». Ядро парадигми дослідницької програми економічної безпеки формують інституціональні сектори (економічна система, система влади, носії цивілізації, стратегічні інституції, сталий розвиток) та імплементовані економіко-правові відносини на взаємодію влади і бізнесу, що створюють можливості безпечної господарської діяльності підприємств у ринковому середовищі в процесі реальної специфікації прав власності. Оболонками дослідницької програми виступають інститути економічної безпеки (права власності, фінансова самостійність, прибутковість, трансакційні витрати, конкурентні переваги, незалежний менеджмент, компетенції персоналу, соціальна відповідальність, імідж тощо) і господарська діяльність підприємств, на основі розробки просторів дії інституціональних матриць та їх типів щодо економічної безпеки, які створюють стійкість і стабільність всього інституціонального економічного простору, визначають спосіб, правила і норми господарювання в конкретних умовах господарювання;

- розроблено науково-методичний підхід щодо оцінки загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту України, на його основі сформовані: економіко-інформаційна, проектна, варіативна та поведінкова моделі економічної безпеки підприємств, що сприятиме підвищенню ефективності управління та зниженню рівня ризику;

- розроблено та теоретично обґрунтовано модель адаптації залізничного транспорту України до стандартів Європейського Союзу за рахунок застосування прозорих механізмів надання приватним компаніям можливості вийти на ринок залізничних перевезень у відповідності до реформування прав власності і управління сферою залізничного транспорту, інституціонального і фінансового реформування залізничної галузі як комплексу, що передбачає створення дворівневого (державного та приватного) конкурентного ринку вантажних і пасажирських перевезень, що сприятиме підвищенню ефективності та якості діяльності, прискоренню процесів євроінтеграції та формуванню конкурентного середовища;

– теоретично обґрунтовано концепцію стратегічного управління системою економічної безпеки підприємств залізничного транспорту шляхом побудови структури взаємопов'язаної послідовності дій: аналіз існуючих і прогнозування можливих загроз і фінансових ризиків для стратегічних зон господарювання підприємств; формування цілей системи управління економічною безпекою підприємства; розробка стратегії управління економічною безпекою підприємств і стратегічних зон господарювання; визначення технологій, методів та інструментів протидії загрозам і ризикам; постановка завдань виконавцям і організація контролю; адаптації залізничного транспорту України на основі стандартів ЄС і управління сферою залізничного транспорту, що дозволяє підвищити інноваційну та інвестиційну привабливість залізничної галузі України;

удосконалено:

– загальні та спеціальні моделі економічної безпеки, а також практичні та емпіричні моделі в яких, на відміну від існуючих, використана теорія проектування, що надало можливість визначити сутність системи проектування, яка включає психологічні припущення про виявлення найбільш важливих поведінкових особливостей і відносин у процесі досягнення і збереження економічної безпеки. Такі моделі представлені у неформалізованій (опис статутних положень, правил, норм, характеристик і залежностей) і формалізованій (графіки, показники, система рівнянь) формах. Вбудовані моделі в цілому мають відкритий макро- і мікроекономічний характер і надають можливість більш поглиблено визначати та враховувати мінливість зовнішнього середовища;

– діючі інститути безпеки (цілісність, складність, універсальність, дух співробітництва тощо) і сформовані нові правила, що на відміну від існуючих, відображають її новий зміст (цінності, що підлягають охороні та заходи і методи їх захисту), діапазон вимірів (суб'єктні, предметні і процесуальні) в контексті одержувачів, що сприятиме більш поглибленому розумінню сутності безпеки підприємства;

– модель ефективного застосування сучасних інформаційних засобів, що на відміну від існуючих включає використання розвинутої системи управління інформацією та методи оцінки фактичного та оптимального фінансово-економічного стану з використанням розроблених інтегральних показників, нових засобів моніторингу і діагностики економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що дозволяє зменшити інформаційну невизначеність, підвищити рівень інформаційного забезпечення, створити умови формування конкурентних переваг та сприятиме підвищенню ефективності безпеки підприємств залізничного транспорту;

– методичний підхід та систему показників оцінювання рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що на відміну від існуючих має інтегральний характер визначення фактичного стану рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, та сприяє підвищенню захищеності та протидії загрозам, небезпекам тощо.

набули подальшого розвитку:

- методологічні засади розвитку економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що на відміну від існуючих базується на інституціональному тлумаченні категорії «економічна безпека», що дає можливість сприйняття зазначеної категорії як явища та процесу;

- методологічний дискурс генези перетворень в господарстві та їх вплив на підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що на відміну від існуючих розкриває нові підходи до методології та визначення основних напрямів оцінювання економічного стану підприємств залізничного транспорту, що сприятиме підвищенню гнучкості управління;

- інституціональна матриця розвитку економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що на відміну від існуючих сформована на основі критерію безпеки угоди та умов її реалізації і включає чотири взаємозалежні складові: інституційну структуру (ринок, ієрархію); специфічність активів (низьку, високу); безпеку угоди (слабку, сильну); сектори (суспільний, приватний), що надає можливість підвищити рівень та якість передбачення напрямів розвитку безпеки;

- теоретичні положення щодо сутності категорії «економічна безпека», що на відміну від існуючих поглядів, когерентна відносно глобальних, регіональних та національних моделей розвитку, тому при побудові моделей економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, потрібно враховувати не тільки національні відмінності але також глобальні, регіональні умови розвитку, а також забезпечувати можливості вдосконалення людського капіталу для підвищення рівня економічної безпеки підприємства за рахунок забезпечення персоналу та управлінців умовами, для реалізації сукупності їх знань, умінь та розвитку компетенцій.

Практичне значення одержаних результатів. Поглиблені автором теоретико-методологічні засади системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту та отримані практичні результати щодо обґрунтування основних напрямів її розвитку мають важливе практичне значення для розширення наукових основ національної економіки та управління підприємствами залізничної галузі, економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Результати дисертаційного дослідження доведені до рівня прикладних напрацювань у вигляді методичних рекомендацій для підприємств залізничної галузі України. Пропозиції щодо обґрунтування інноваційної системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту можуть бути використані підприємствами залізничного транспорту при формуванні системи економічної безпеки. Зокрема впроваджено розроблену систему економічної безпеки у діяльність Регіональної філії «Придніпровська залізниця (довідка № НТО-12/439 від 25.05.2016 р.).

Також результати дослідження використовуються у навчальному процесі Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна при викладанні дисциплін «Методи та моделі прийняття рішень у фінансовій діяльності», «Інформаційно-аналітичне забезпечення

економічної безпеки», «Антикризове управління підприємством» і «Оптимізація та моделювання бізнес-процесів в фінансах» (довідка від 06.06.2016 р.).

Концептуальні положення теорії економічної безпеки використанні в навчальному процесі Жешувського політехнічного університету (Польща, довідка від 14.04.2016р.).

Результати дослідження з оцінки економічної безпеки і розробки моделей її системного розвитку використовуються відділом промисловості Дніпропетровської обласної ради (довідка від 05.04.2016 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є завершеним науковим дослідженням, у якому викладено авторський підхід щодо забезпечення ефективного розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту країни в умовах подальших трансформацій національної економіки та галузі. Наукові результати, отримані в дисертаційній роботі та винесені на захист, одержані безпосередньо автором і відображені в друкованих працях. З наукових праць, які опубліковані у співавторстві, використані лише ті ідеї та положення, які є результатом особистого дослідження. Внесок автора в працях у співавторстві конкретизований у списку публікацій. Матеріали та висновки кандидатської дисертації здобувача в цій дисертації не використовувалися.

Апробація результатів дослідження. Основні положення, висновки і результати дисертаційної роботи доповідались і одержали позитивну оцінку на наукових і науково-практичних міжнародних та всеукраїнських конференціях і симпозіумах, зокрема: Міжнародній науковій конференції «Warunki działania gospodarki opartej na innowacyjności» (м. Краків, Польща, 7-8 червня 2016 р.); III Міжнародній науково-практичній конференції «Екологія – філософія існування людства» (м. Мелітополь, 26 травня 2016 р.); XIV Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми економіки транспорту» (м. Дніпропетровськ, 21-22 квітня 2016 р.); XIV Konferencji naukowej z cyklu «Nierówności społeczne a wzrost gospodarczy» (м. Жешув, Польща, 24-25 вересня 2015 р.); XIII Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми економіки транспорту» (м. Дніпропетровськ, 23-24 квітня 2015 р.); X Міжнародній науково-практичній конференції «Інституціональні перетворення в суспільстві: світовий досвід і українська реальність» (м. Мелітополь, 11-13 вересня 2015 р.); VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Інституціональні перетворення в суспільстві: світовий досвід і українська реальність» (м. Мелітополь, 18-19 вересня 2014 р.); VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Інституціональні перетворення в суспільстві: світовий досвід і українська реальність» (м. Мелітополь, 13-14 вересня 2013 р.); II Міжнародній науково-практичній конференції «Формування механізмів господарювання в умовах сучасної економіки: теорія і практика» (м. Запоріжжя, 22-23 листопада 2012 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Інституціональні перетворення в суспільстві: світовий досвід і українська реальність» (м. Мелітополь, 7-8 вересня 2012 р.); Наукова конференція «Polska i świat wobec współczesnych wyzwań społeczno-ekonomicznych» (Польща, м. Жешув 31 травня – 02 червня 2012 р.); Международной научно-практической конференции «Инновации в образовательной деятельности и их влияние на развитие региона» (г. Саранск,

Россия, 11 апреля 2012 г.); X Міжнародній науковій конференції молодих учених та студентів «Соціально-економічний розвиток України: європейський вибір» (м. Мелітополь, 14-15 травня 2010 р.).

Публікації. Основні положення дисертації опубліковано у 36 наукових працях: одна одноосібна монографія (15,2 друк. арк.), дві колективні монографії; 22 публікації у наукових фахових виданнях (у тому числі одна – включена до наукометричних баз, п'ять – у виданнях іноземних держав); 11 тез доповідей за матеріалами конференцій. Загальний обсяг публікацій становить 50,09 друк. арк., з яких особисто автору належить 30,34 друк. арк.

Структура та обсяг роботи. Дисертаційна робота складається зі вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел (285 найменувань на 27 сторінках) та додатків, містить 36 таблиць 38 рисунків. Повний обсяг роботи становить 402 сторінки.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми, сформульовано мету, головні завдання, визначені об'єкт, предмет і методологічні засади дослідження, висвітлено наукову новизну та практичне значення отриманих автором результатів, наведено відомості щодо їх апробації.

У першому розділі **«Інституціональний дискурс економічної безпеки підприємств залізничного транспорту»** розкриті теоретико-методологічні засади трансформації і зміст економічної безпеки підприємств залізничного транспорту в системи національної безпеки держави, обґрунтовуються нові підходи до визначення поняття «економічна безпека», його трактування як явища і процесу, місця в сучасній економічній науці, що породжені сучасним станом і характером ризиків економічної життєдіяльності господарських суб'єктів, окремих національних економік і глобального господарства в цілому.

Обґрунтовується методологія як цілісна система теоретичних підходів, принципів, методів і сукупності понять для отримання достовірних знань щодо сутності досліджуваного об'єкту. Розглядаються теоретичні підходи як логічно зв'язані процеси формування принципів і методів пізнання змісту об'єкту дослідження.

Визначається зміст концепції економічної безпеки відносно національної економіки і категорій, що її характеризують, які, з одного боку, виступають як відносно ізольовані макросистеми (або підсистеми) суспільства, з іншого боку, як сукупність ресурсів та результат економічної діяльності. Кожен з цих підходів дозволяє розкрити різні сторони її сутності, структуру та функції. В умовах ринкових відносин підприємства отримують можливість здійснювати весь спектр суспільно-економічної діяльності, набувають інфраструктурних функцій та широкої господарської самостійності. За таких умов формується середовище ринкової конкуренції, якому властивий стан ризику та невизначеності. У широкому розумінні безпека – це здатність до виживання, незалежності, самобутності, відтворення, тобто всього того, що забезпечує можливість розвитку.

Обґрунтовується положення щодо зміни постановки питань, пов'язаних з ризиками та безпекою господарюючих суб'єктів. У зв'язку із цим у теорії безпеки науковці визначають дві об'єктивні першопричини безпеки – виклики та загрози. Така ситуація вимагає зміни всієї системи захисту економічної безпеки. Наявність і прояви загроз є першопричиною виникнення та розвитку поняття «економічна безпека», а її функціональність полягає у виявленні, локалізації та подоланні відповідних загроз. Виклики генерують нові ситуації, за яких виникають певні потреби, відповідно до них мають бути здійснені певні дії для досягнення конкретного стану безпеки. Тому в дослідженнях економічної безпеки в різних вимірах мають бути чітко визначені виклики та загрози. Тільки такий підхід дає змогу отримати об'єктивну оцінку феномена безпеки.

На наш погляд, сформульована в сучасній економічній думці теорія безпеки дає певним чином викривлену картину соціально-економічної реальності на національному, регіональному та глобальному рівнях, що знаходить своє відображення, перш за все, у розумінні змісту економічної безпеки. Показано, що категорію безпеки використовують у багатьох науках і характеризують її, з одного

боку, як «стан спокою, впевненості та відсутності загроз», «стан і почуття впевненості, свободи від загроз», «свобода від загроз, страху або нападу». З іншого боку, це процес, у якому «стан безпеки» і її організація підлягають динамічним змінам, відповідно до природних змін, що визначають безпеку». Невизначеність виникає в результаті зовнішніх обставин і не може бути передбаченою. Чим більше підприємство, тим складнішим буде його зв'язок із зовнішнім середовищем.

Доведено, що існує потреба становлення нової інституціональної парадигми економічної безпеки, як процесу формування системи інститутів, здатної створити відповідні умови її досягнення. Формулювання нової парадигми має базуватися на консенсусі поглядів більшості дослідників і здатності породжувати наукові революції.

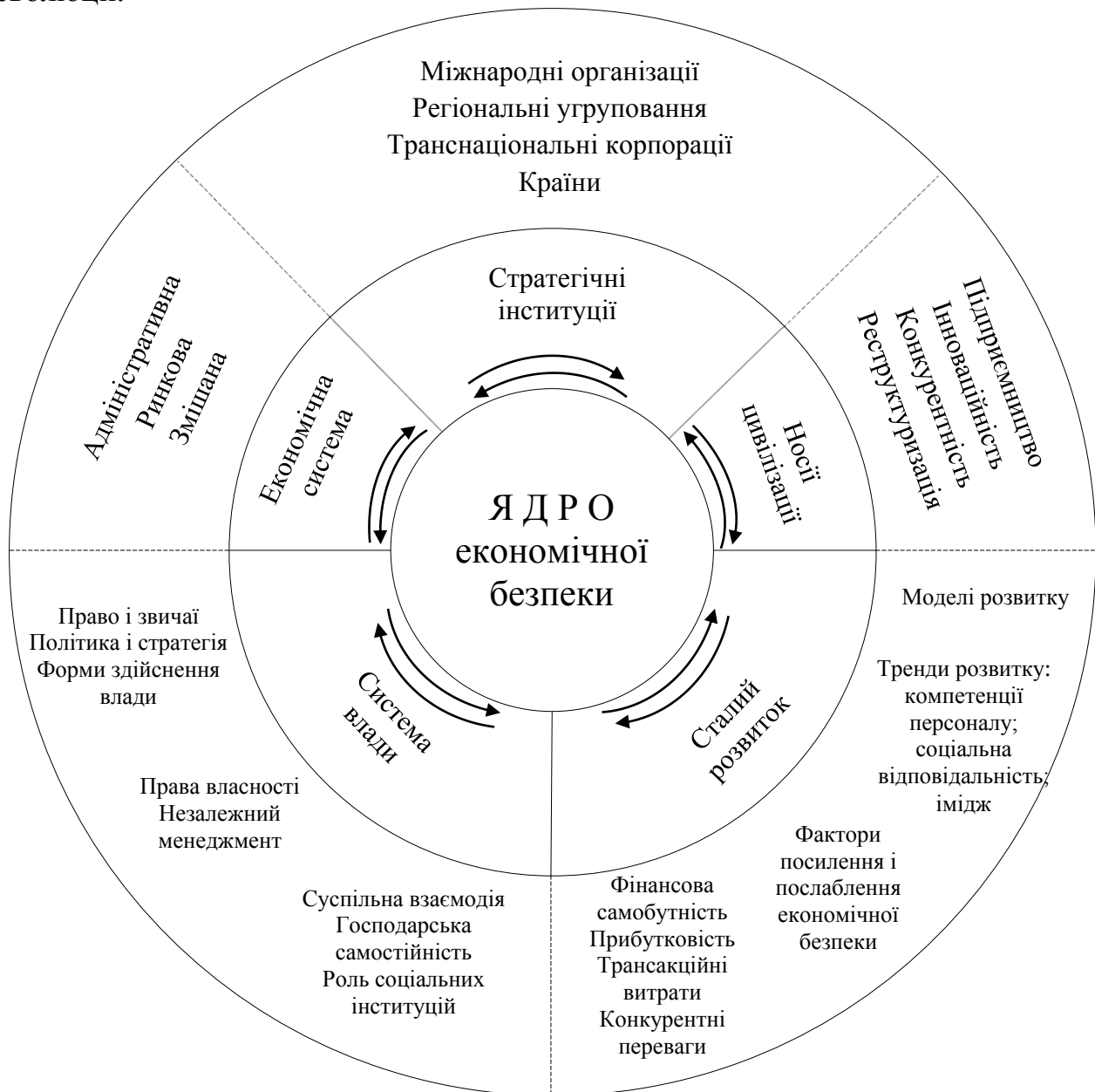


Рис. 1. Інституціональна парадигма економічної безпеки

Інституціональна парадигма економічної безпеки це розробка алгоритму дослідницької програми, що базується на елементах, які створюють «ядро» парадигми і «пояси безпеки» (рис. 1).

Ядро парадигми дослідницької програми економічної безпеки формують інституціональні сектори (економічна система, система влади, носії цивілізації, стратегічні інституції, сталий розвиток) та імplementовані економіко-правові відносини на взаємодію влади і бізнесу, що створюють можливості безпечної господарської діяльності підприємств у ринковому середовищі в процесі реальної специфікації прав власності.

Оболонки дослідницької програми утворюють інститути економічної безпеки (права власності, фінансова самостійність, прибутковість, трансакційні витрати, конкурентні переваги, незалежний менеджмент, компетенції персоналу, соціальна відповідальність, імідж тощо) і господарської діяльності підприємств, на основі розробки просторів дії інституціональних матриць та їх типів щодо економічної безпеки, які створюють стійкість і стабільність всього інституціонального економічного простору, визначають спосіб, правила і норми господарювання в конкретних умовах.

Визначено інституціональну архітектуру економічної безпеки – як процесу організації інституціонального простору в реальних формах, шляхом створення певних правил і матрицю економічної безпеки, що включає чотири складові: інституційну структуру (ринок, ієрархія); специфічність активів (низька, висока); безпеку угоди (слабка, сильна); сектори (суспільний, приватний) (рис. 2).

ІНСТИТУЦІЙНА СТРУКТУРА

		РИНОК	ІЄРАРХІЯ		
СПЕЦИФІЧНІСТЬ АКТИВІВ	НИЗЬКА	НЕ ЕФЕКТИВНА СТРУКТУРА ТРАНСАКЦІЙ A	ЕФЕКТИВНА СТРУКТУРА ТРАНСАКЦІЙ B	СЛАБКА	БЕЗПЕКА УГОДИ
	ВИСОКА	ЕФЕКТИВНА СТРУКТУРА ТРАНСАКЦІЙ D	НЕ ЕФЕКТИВНА СТРУКТУРА ТРАНСАКЦІЙ C	СИЛЬНА	
		СЛАБКЕ	СИЛЬНЕ		

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСАКЦІЙ

Рис. 2. Інституціональна матриця безпеки угод та умов їх здійснення

Виявлено, що інституціональна система економічної безпеки утворюється трьома складовими: формальними і неформальними інститутами, а також регуляторними механізмами. Тоді, коли у сфері формування економічної безпеки

існують відносно стабільні норми, процедури і формальності, дослідження варіантів її досягнення, простіше і мають менші витрати. Суб'єкти, що впливають на процеси формування економічної безпеки можуть більш ефективно оцінити своє майбутнє, а також реагувати на зміни в найближчому економічному оточенні.

Економічна безпека зв'язана з тими проблемами, які необхідно окреслити з метою пошуку нового підходу до їх вирішення. До таких проблем потрібно віднести існуючі дилеми: методологічну, інституціональну, ідеологічну, політичну, історичну, соціо-психологічну, правову, етично-моральну, технологічну, логістичну (рис.3).



Рис.3. Дилеми вирішення проблем економічної безпеки

Система економічної безпеки підприємства націлена на досягнення з найменшими витратами максимальної ефективності виробничого процесу, підвищення своєї ролі на ринку, максимальної адаптації суб'єктів реального сектора економіки до мінливих ринкової середовищі. Модель економічної безпеки підприємства, яка складається з декількох функціональних складових з різними пріоритетами, в залежності від характеру існуючих загроз. Основним фактором є володіння підприємством стійкими конкурентними перевагами.

Відзначено, що інституційна модель функціонує за допомогою: інституційного механізму обмеження економічної влади еліт, що використовують методи поза ринкового примусу, обмежують конкуренцію і знижують ефективність; створення умов для перетворення короткострокових капіталів в довгострокові; вироблення принципів підтримки конкурентоспроможності для застосування технологічних і нетехнологічних конкурентних переваг. Реалізація інституційної моделі здійснено через сформовані норми і правила, що відображають формальні обмеження (законодавство) і неформальні (рутини, угоди, особисті стандарти чесності).

Зроблено висновок, що структурні зміни в економіці змушують підприємства до реалізації власних моделей економічної безпеки і розвитку, які засновані на інституційних змінах, необхідність формування моделі захисту власних

економічних інтересів від можливих потрясінь ринку і від внутрішніх виробничих проблем.

У другому розділі **«Гене́за економічної безпеки підприємств залізничного транспорту»** досліджені нові підходи до методології та визначення основних напрямків оцінки економічного стану підприємств залізничного транспорту, визначені актуальні проблеми українських залізниць, а саме: старіння матеріально-технічної бази, різкого збільшення витрат та погіршення фінансових показників діяльності.

Визначено, що економічна безпека – це такий стан функціонування підприємства, у якому досягається рівновага між його інтересами і потребами суспільства у рамках існуючих організаційно-правових норм. Економічна безпека прямо зв'язана з економічною ефективністю функціонування господарських об'єктів, економічною незалежністю, стабільністю та безпекою суспільства. Вона є складовою національної безпеки, її фундаментом і матеріальною основою.

Методологічно, поняття «економічна безпека» розкривається разом з поняттям «національна безпека». До основних сфер національної безпеки віднесено: зовнішньополітичну, державну безпеку, військову, безпеку державного кордону України, внутрішньополітичну, економічну, соціальну, гуманітарну, екологічну, інформаційну.

Підкреслюється, що у деяких концепціях зазначено, що проблема економічної безпеки певним чином є надуманою, штучною. Інший підхід об'єктивно визнає необхідність економічної безпеки. Якщо виходити з методології більш широкого визначення економічної безпеки то будь-який процес в мікроекономічній системі можна розглядати як функцію управління, що включає в себе виявлення проблем економічної безпеки, цілепокладання, формування концепції, яка дає змогу досягти поставлених цілей, упровадження її в життя, контроль за процесом, пошук ресурсів для досягнення поставлених цілей.

Представлено, що поняття економічної безпеки в широкому розумінні передбачає врахування комплексу трьох груп критеріїв. Перша група критеріїв характеризує біосферно-екологічні аспекти економічної безпеки. Друга – це демографічні аспекти, кількість і якість населення. Третя – характеризує власне економічну безпеку у вузькому розумінні. Якщо забезпечується економічна безпека в широкому значенні, то у вузькому також; якщо забезпечується економічна безпека тільки у вузькому значенні, то в широкому – ні. Суспільство може опинитися на шляху до катастрофи.

Визначено, що розвиток залізничного транспорту впливає на соціально-економічний стан суспільства, його подальший цивілізаційний розвиток. Залізнична галузь України володіє певними перевагами перед іншими видами транспорту, оскільки за низкою напрямів своєї роботи вона має кращі фінансово-економічні, енергетичні та екологічні показники, забезпечує 62% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, здійснюваних усіма видами транспорту. Динаміку обсягів перевезень вантажів і пасажирів в Україні подано в табл. 1. та табл. 2.

Таблиця 1

Динаміка перевезень вантажів різними видами транспорту України

Вид транспорту	Роки						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
	Обсяг, млн. т.	обсяг, млн. т. % до 2010 р.	обсяг, млн. т. % до 2011 р.	обсяг, млн. т. % до 2012 р.	обсяг, млн. т. % до 2013 р.	обсяг, млн. т. % до 2014 р.	% до 2010 р.
Всього, у т.ч.	755,3	811,7 107,5%	772,8 95,2%	757,6 98,0%	671,2 88,6%	601 89,5%	79,6%
Залізничний	432,5	468,4 108,3%	457,5 97,7%	441,8 96,6%	387 87,6%	350 90,4%	80,9%
Автомобільний	158,2	178,3 112,7%	179 100,4%	183,5 102,5%	178,4 97,2%	147,3 82,6%	93,1%
Водний	11,1	9,9 89,2%	7,8 78,8%	6,3 80,8%	6 95,2%	6,4 106,7%	57,7%
Трубопровідний	153,4	155 101,0%	128,4 82,8%	125,9 98,1%	99,7 79,2%	97,2 97,5%	63,4%
Авіаційний	0,1	0,1 100,0%	0,1 100,0%	0,1 100,0%	0,1 100,0%	0,1 100,0%	100,0%

Як свідчать показники табл. 1, залізничний транспорт на тривалу перспективу залишиться основним перевізником вантажів, але за п'ять останніх років обсяг перевезень значно скоротився а саме на 82 млн. т., або на 19,1%, що в свою чергу спонукає підприємства залізничного транспорту до пошуку додаткових джерел надходження фінансових ресурсів або скорочення витрат.

Таблиця 2

Динаміка перевезень пасажирів різними видами транспорту України

Вид транспорту	Роки						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
	млн пас.	млн. пас. % до 2010 р.	млн. пас. % до 2011 р.	млн. пас. % до 2012 р.	млн. пас. % до 2013 р.	млн. пас. % до 2014 р.	% до 2010 р.
Всього, у т.ч.	6837,7	6972,9 102,0%	6812,3 97,7%	6620 97,2%	5899,5 89,1%	5175,7 87,7%	75,7%
Залізничний	426,6	430,1 100,8%	429,6 99,9%	425,4 99,0%	389,1 91,5%	389,8 100,2%	91,4%
Автомобільний	3719,4	3604,6 96,9%	3448,7 95,7%	3340,8 96,9%	2915,3 87,3%	2259,8 77,5%	60,8%
Водний	7,6	8 105,3%	6,6 82,5%	7,3 110,6%	0,6 8,2%	0,6 100,0%	7,9%
Авіаційний	6,1	7,5 123,0%	8,1 108,0%	8,1 100,0%	6,5 80,2%	6,3 96,9%	103,3%
Міський електричний	2678	2922,7 109,1%	2919,3 99,9%	2838,4 97,2%	2588 91,2%	2519,2 97,3%	94,1%

За обсягами перевезень пасажирів залізничний транспорт України посідає третє місце після міського та автомобільного, але за пасажирооборотом перше – 35425,6 млн. пас./км. у 2015 році (табл. 2).

Проаналізувавши показники табл. 2, можна зробити висновок, що за обсягами перевезень пасажирів також спостерігається тенденція до їх зниження, а саме за п'ять років обсяги перевезень скоротилися на 36,8 млн. пас., або на 8,6%.

На рис 4. наведено порівняльний аналіз зміни обсягів перевезень вантажів та пасажирів залізничним транспортом України.

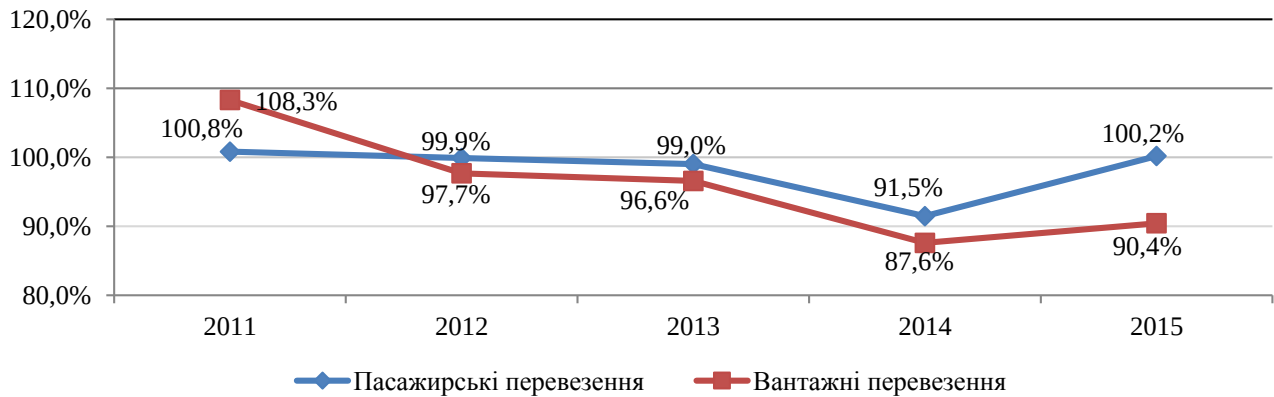


Рис. 4. Темпи росту обсягів перевезення вантажів та пасажирів залізничним транспортом України

Залізничний транспорт України – четвертий у світі за обсягом вантажних перевезень. Українські залізниці вдвічі перевищують сумарний обсяг перевезень 12 разом узятих країн Європейського співтовариства. Важливим напрямом співробітництва України з ЄС є впровадження європейських стандартів виробництва на промислових підприємствах України. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) у 3–5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн. Основними факторами розвитку залізничного транспорту ЄС вважає питання управління інфраструктурою, гарантування недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, лібералізації залізничних вантажних перевезень, ліцензування залізничних підприємств.

В Україні аспектам, пов'язаним з комерційною діяльністю Залізниць, приділено набагато менше уваги, оскільки залізничний транспорт перебуває в державній власності та відкриття ринку залізничних вантажних перевезень та перевезень пасажирів на конкурентній основі в Україні поки що не віднесено до актуальних питань. У законодавстві України не передбачено окремого органу, який би виконував функції з розподілення потужностей інфраструктури, як це потребує система ЄС.

Майже вичерпано резерви перевізних спроможностей через граничну зношеність та низьку продуктивність пасажирського рухомого складу. Основні проблеми, що потребують вирішення:

- підвищення пропускнуєї спроможності мережі залізниць України; оновлення та модернізація основних фондів; подолання технічного і технологічного відставання українських залізниць від залізниць європейських країн; пошук власних джерел для оновлення основних фондів, інноваційного розвитку,

підвищення рівня інвестиційної привабливості та подолання невідповідності технічного оснащення залізниць сучасним вимогам;

- необхідність реформування управління галуззю з метою створення системи із чітким розмежуванням господарських функцій і функцій державного управління;

- виконання підприємствами залізниці соціальних функцій (перевезення пільгових категорій пасажирів, утримання малодіяльних збиткових ліній) у поєднанні із регульованими державою низькими тарифами на перевезення пасажирів та відсутністю дієвого механізму компенсації збитків від надання суспільно значущих послуг суттєво обмежує можливості техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту, призводить до перехресного фінансування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних, що суперечить вимогам директив ЄС.

Створення ПАТ «Українська залізниця», призвело до зміни порядку фінансових потоків шляхом впровадження фінансово-економічної моделі, здатної забезпечити розподіл фінансових потоків за видами діяльності. Коли буде сформована вертикально-інтегрована система внутрішнього управління, це створить умови для розділення управління окремим видом бізнесу і, відповідно, їх економічної безпеки. Такі зміни підвищать ефективність і дадуть змогу визначити витрати на кожний вид діяльності, що дозволить розробити обґрунтовані тарифи. Фінансування за видами діяльності дозволить отримати інформацію про суми перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і таким чином визначити можливий обсяг підтримки збиткових перевезень та ліквідувати перехресне субсидування.

Проведений аналіз фінансово-господарської діяльності підприємств є початковим етапом технології оцінювання безпечного економічного потенціалу, що передувє визначенню його рівнів і дає змогу розрахувати його показники, як поєднання кількісних та якісних сторін. Розгляд структури та змін у вартості активів підприємства проведено шляхом зіставлення показників активу балансу на початок і кінець звітного періоду за видами активів. На підставі чого визначено абсолютне та відносне зростання (коефіцієнт зростання) кожного виду активів.

Наведені основні ризики діяльності Залізниці: висока залежність від державного регулювання тарифів на перевезення; чутливість транспортної галузі до загального стану ділової активності в економіці України, а також до динаміки розвитку основних галузей – споживачів послуг; залежність від основних споживачів транспортних послуг, особливо в частині вантажних перевезень; чутливість до зміни вартості паливно-мастильних матеріалів та електроенергії, частка яких становить 1/5 операційних витрат Залізниці, а також металопродукції; збитковість пасажирських перевезень (витрати від пасажирських перевезень покриваються доходами за 2013 р. на 64,6%) та відсутність повної компенсації втрат доходів, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій пасажирів; значний знос основних виробничих фондів та недостатній обсяг інвестицій, необхідних для оновлення основних виробничих фондів і забезпечення інноваційного розвитку; відсутність державних дотацій на оновлення рухомого складу та розвитку інфраструктури; залежність від монетарної політики України; залежність від політичної ситуації в Україні.

Аналіз за допомогою коефіцієнтів дав змогу вивчити такі важливі аспекти фінансового стану та результатів діяльності підприємства, як: ліквідність, платоспроможність, рентабельність, становище на ринку цінних паперів. Отже, як на початок, так і на кінець року в підприємства спостерігається недостатня кількість для покриття найбільш термінових зобов'язань абсолютно та найбільш ліквідних активів, але позитивним є те, що їх кількість скоротилась за поточний рік на третину. Активи підприємства, що швидко реалізуються, перевищують короткострокові пасиви, і воно може бути платоспроможним у недалекому майбутньому з урахуванням своєчасних розрахунків з кредиторами, отримання коштів від продажу продукції в кредит (табл. 3).

Таблиця 3

**Аналіз ліквідності балансу
Придніпровської залізниці, млн. грн.**

Актив	Роки			Пасив	Роки			Платіжний надлишок (+) або недолік (-)		
	2013	2014	2015		2013	2014	2015	2013	2014	2015
Найбільш ліквідні активи	30	125	256	Найбільш термінові зобов'язання	1081	1043	967	-1051	-918	-711
Активи, що швидко реалізуються	3154	3273	4230	Короткострокові пасиви	478	1522	976	2676	1751	3255
Активи, що поволі реалізуються	685	1949	2426	Довгострокові пасиви	2049	3039	4452	-1364	-1091	-2027
Активи, що важко реалізуються	10710	11608	11094	Постійні пасиви	10948	11363	11467	-239	245	-374
Баланс	14579	16954	18005	Баланс	14557	16967	17862			

Отже виходячи з результатів аналізу ліквідності балансу у підприємства спостерігається недостатня кількість для покриття найбільш термінових зобов'язань абсолютно та найбільш ліквідних активів, але позитивним є те, що їх кількість поступово скорочується. Активи підприємств, що швидко реалізуються, перевищують короткострокові пасиви, і підприємство може бути платоспроможним у недалекому майбутньому з урахуванням своєчасних розрахунків з кредиторами, отримання коштів від продажу продукції в кредит. Довгострокові пасиви перевищують активи, що повільно реалізуються, це свідчить, що в майбутньому при несвоєчасному надходженні грошових коштів від продажу та платежів підприємство не може бути платоспроможним на період, рівний середній тривалості одного обороту оборотних коштів після дати складання балансу. Невиконання умов четвертої групи показників ліквідності балансу свідчить про недотримання мінімальної умови фінансової стійкості організації, а саме недостатньої кількості в підприємства власних оборотних коштів.

Аналіз фінансового стану Придніпровської залізниці за 2011–2015 рр. свідчить про те, що загальна ситуація транспортного підприємства є незадовільною, оскільки воно неефективно використовує та формує власні кошти та через це поступово втрачає свою фінансову незалежність. Аналіз майнового стану підприємства вказує на незначне оновлення основних засобів, адже характерною тенденцією для цього підприємства є значне вибуття кількості основних засобів по відношенню до їх введення в експлуатацію. Із цієї причини відновлення рухомого складу та інфраструктури проходить досить повільними темпами.

Обґрунтована діяльність Придніпровської залізниці, яка визначається змінами, що відбуваються у внутрішньому та зовнішньому середовищі і потребує формування стратегії, орієнтованої на реформи. Ідеться про характеристики економічної стійкості як певного режиму розвитку. Економічна безпека, як стратегія розвитку підприємства полягає в забезпеченні стійких конкурентних переваг. Нестабільність потребує урахування факторів ризику та невизначеності при формуванні довгострокових стратегій розвитку залізничного транспорту.

Аналіз звітних документів дав можливість виділити такі ризики в діяльності підприємства:

1. Висока залежність від державного регулювання тарифів на перевезення;
2. Залежність від основних споживачів транспортних послуг;
3. Чутливість до динаміки розвитку основних галузей – споживачів послуг;
4. Збитковість пасажирських перевезень і відсутність компенсації втрат щодо споживачів пільгових категорій;
5. Відсутність державних дотацій, а також недостатній обсяг інвестицій на оновлення рухомого складу та подальшого розвитку інфраструктури;
6. Значний знос основних виробничих фондів і затримка інноваційного розвитку підприємства;
7. Залежність від монетарної політики держави та від політичної стабільності.

Зроблено висновки про те, що існуючі зовнішні і внутрішні загрози економічній безпеці вимагають розвитку системи економічної безпеки підприємства з метою підвищення його конкурентних переваг.

У третьому розділі **«Концептуальні положення реструктуризації Придніпровської залізниці в контексті економічної безпеки»** проаналізовано світовий досвід реструктуризації підприємств залізничного транспорту і можливості його використання для посилення економічної безпеки в Україні, реформування підприємств залізничного транспорту. Проаналізовані необхідні формулювання завдань комплексного визначення набору складових економічної безпеки підприємства, виявлення та класифікація факторів ризику, що впливають на економічну безпеку підприємств в сучасних економічних умовах.

Підтверджується актуальність нового проектного підходу до формування економічної безпеки, побудови проектних моделей оцінювання економічної безпеки, розробки методики оцінювання та прогнозу економічної безпеки підприємств. Одним з напрямів вирішення цього завдання є вдосконалення

управління ефективністю великих виробничих проектів підприємств: організаційно-економічних, виробничо-технологічних та інноваційно-технічних.

Унаслідок подібних заходів Міжнародне рейтингове агентство Standard & Poor's Ratings Services знизило довгостроковий кредитний рейтинг Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниці» до суверенного рівня «СС» на тлі переговорів щодо реструктуризації боргів «Укрзалізниці». Прогноз за рейтингом негативний, а це означає, що рейтинг держ-холдингу буде знижений і далі до рівня обмеженого дефолту «SD», а рейтинг боргів – до рівня «D» по мірі завершення реструктуризації. Тому основним питанням є вибір моделі реформи залізниці України, що передбачає прогностичне оцінювання проведених реформ на залізниці України, аналіз тенденцій її розвитку, проектування моделей економічної безпеки підприємств залізничного транспорту України.

Аналіз свідчить, що досвід реформування залізниці в деяких країнах Європи та світу тлумачать по-різному, часом роблять діаметрально протилежні висновки. З початком реформ на залізниці постає все більше проблем. Причини того, що не всі цілі реформи були досягнуті, полягають, очевидно, у занадто високому ступені державного регулювання галузі та у занадто великій кількості обмежень. Ведеться активний пошук фінансово-економічної моделі функціонування, реформування і управління сферою для створення конкурентного ринку транспортних послуг.

Дослідження стану реформування залізниці в деяких країнах Європи та світу показали, що здебільшого вони здійснювалися на основі таких критеріїв, як стан залізниць до початку реформування, передумови, напрями і результати реформування, переваги та недоліки, що виникли в результаті здійснення трансформацій.

Доводиться, що ключовою ідеєю реформ на усіх залізницях було впровадження та посилення конкуренції скрізь, де тільки було можливо. Два найбільш важливих аспекти, які включала в себе програма реформ – це реформування відносин залізниці з державою та перебудова організаційної структури самої залізниці. У результаті реформи на британському ринку залізничних перевезень з'явилися іноземні компанії. Низка перевізників належить французьким, датським, гонконзьким компаніям. Досвід французької залізниці свідчить про те, що державний контроль за транспортом не завжди є панацеєю від галузевих проблем.

У світовій практиці реформування залізниці можна виділити дві домінуючі моделі: європейську («*piono wejseparacji/piono wegodostępu*» – вертикального ешелонування/вертикалі доступу) і латиноамериканську («*piono wejintegracji*» – «вертикальна інтеграція»). У першому випадку інфраструктура перебуває під контролем державного підприємства, що функціонує незалежно від транспортних компаній, утворених у результаті поділу державної монополії (частково або повністю приватних), що займаються транспортуванням вантажу чи пасажирів. Друга модель передбачає існування декількох центрів управління та кількох перевізників, що пропонують свої власні дороги та рухомий склад. Модель «вертикального доступу» означає, що підприємства, які не задоволені послугами та цінами на перевезення, можуть оголосити конкурс на перевезення або створити свою власну транспортну компанію, яка працює на тих самих коліях.

Звернено увагу на досвід Польщі, шлях якої найбільш близький нашій країні. Негативним явищем від застарілої інфраструктури є відсутність можливостей для впровадження нових заходів, які можуть поліпшити економічну ефективність залізничних перевезень. Після переходу польської залізниці РКР на ринкові умови значних переваг почали набувати незалежні перевізники, які вважають, що вирішення проблем РКР – це взяти державі на себе більше відповідальності за діяльність перевізника, що означає збільшення субсидій і пошук можливостей використання різних фондів для реконструкції залізниці.

Питання економічної безпеки залізничного транспорту в Україні виходять на перший план у зв'язку з існуванням старих проблем (технічне старіння, монополізм, неефективне управління) і потребами реформування галузі під тиском нових – ринкових факторів (конкуренція з боку інших видів транспорту, низька власна конкурентоспроможність, низька ефективність), що зумовлюють інше визначення мети та змісту економічної безпеки. Він зводиться до розробки нових інституціональних засад економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що створені на базі єдиного існуючого ПАТ «Українська залізниця».

Зроблено висновок, що концепція економічної безпеки у функціонально-структурному аспекті, це сукупність взаємопов'язаних систем безпеки, що відображають функціонування окремих «блоків» або сфер економічної системи підприємства, за допомогою яких нейтралізуються можливі загрози.

У четвертому розділі **«Розвиток методологічних підходів до моделювання економічної безпеки підприємств залізничного транспорту»** запропоновані варіативні можливості генерування різних моделей реформування для підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, запропоновано використати європейську ("vertical separation or vertical access") і латиноамериканську ("vertical integration") моделі з метою підвищення економічної безпеки українських підприємств, вдосконалено програмно-інформаційну систему забезпечення економічної безпеки Придніпровської залізниці шляхом розробки інтегральних показників та методів оцінювання реального стану господарської діяльності підприємств. Розроблена: проектна, економіко-інформаційна, економіко-поведінкова моделі підприємств залізничного транспорту

Представлена авторська концепція економічної безпеки підприємства – як система стратегічного управління економічною безпекою з урахуванням існуючих і потенційних загроз і ризиків, визначенням оперативних і майбутніх цілей діяльності системи економічної безпеки, формування стратегії і гнучкості планів відповідно до «турбулентності» внутрішнього і зовнішнього середовища підприємства. В результаті реформування залізничної галузі України конфігурація усередині регіональних зв'язків зміниться і, як наслідок, підвищиться потенціал цілого ряду регіонів і, таким чином, зміцниться економічна стабільність і безпека України.

Розроблена альтернативна концепція інституціонального і фінансового реформування підприємств залізничного транспорту як системи з створення дворівневого (державного і приватного) конкурентного ринку вантажних і пасажирських перевезень. Аргументовано положення про розробку комплексної

характеристики залізничної галузі України як суб'єкта ринкових і фінансових відносин.

Визначено, що безпеку підприємства відображає ступінь захищеності господарської діяльності від негативних впливів зовнішнього середовища, а також здатність швидко усувати загрози життєдіяльності підприємства або пристосуватися до існуючих умов, на кожному конкретному підприємстві є свої особливості, тому виникає необхідність збирати та аналізувати документи, окремі дані, виконувати нестандартні дії. Пропонується інструменти які можуть знизити вплив негативних чинників і згладити некомпетентність персоналу у вирішенні складних завдань економічної безпеки, поліпшити якість і доступність інформації, підвищити якість управління інформаційними технологіями, шляхом використання технічних, організаційних, інформаційних, фінансових, правових, кадрових, інтелектуальних засобів та механізмів.

Обґрунтовано авторську модель проектування економічної безпеки залізничного підприємства. Алгоритм проектування включає: 1) визначенні структурних і процесуальних характеристик, що сприяють вирішенню проблем економічної безпеки підприємств; 2) вибір об'єкта – системи економічної безпеки в цілому та її структурних компонентів; 3) організацію продуктивної діяльності, результатом якої є проект, що впроваджується в практику.

Проектування моделі економічної безпеки підприємства пов'язане з виявленням негативного впливу на соціально-економічну стійкість підприємства. Тому виникає потреба в ідентифікації найбільш імовірних зовнішніх і внутрішніх загроз економічній безпеці підприємства у вигляді аналізу його господарського стану, емпіричного комбінування ідей і прийняття рішень щодо практичного їх втілення. Актуалізація і проблематизація цих вимог формує важливу місію в проектуванні моделі економічної безпеки підприємства. На цьому етапі проектування відбувається вихід за межі традиційних підходів, набуття нової норми (інституту), формування гіпотези проекту безпеки підприємства. На завершальній стадії здійснюється рефлексивне оцінювання функціонування економічної безпеки підприємства, що передбачає трансформацію моделі економічної діяльності підприємства. Проектування моделі безпеки підприємства перетворюється на перманентний процес, дослідження рефлексивних зв'язків між процесом проектування і станом економічної безпеки на підприємстві, а їх результати мають бути враховані на наступних стадіях проектування. Підсумовування результатів проектування передбачає осмислення наслідків заходів, спрямованих на сприяння економічній стабільності. Модель проектування економічної безпеки підприємства представлено на рис. 5.

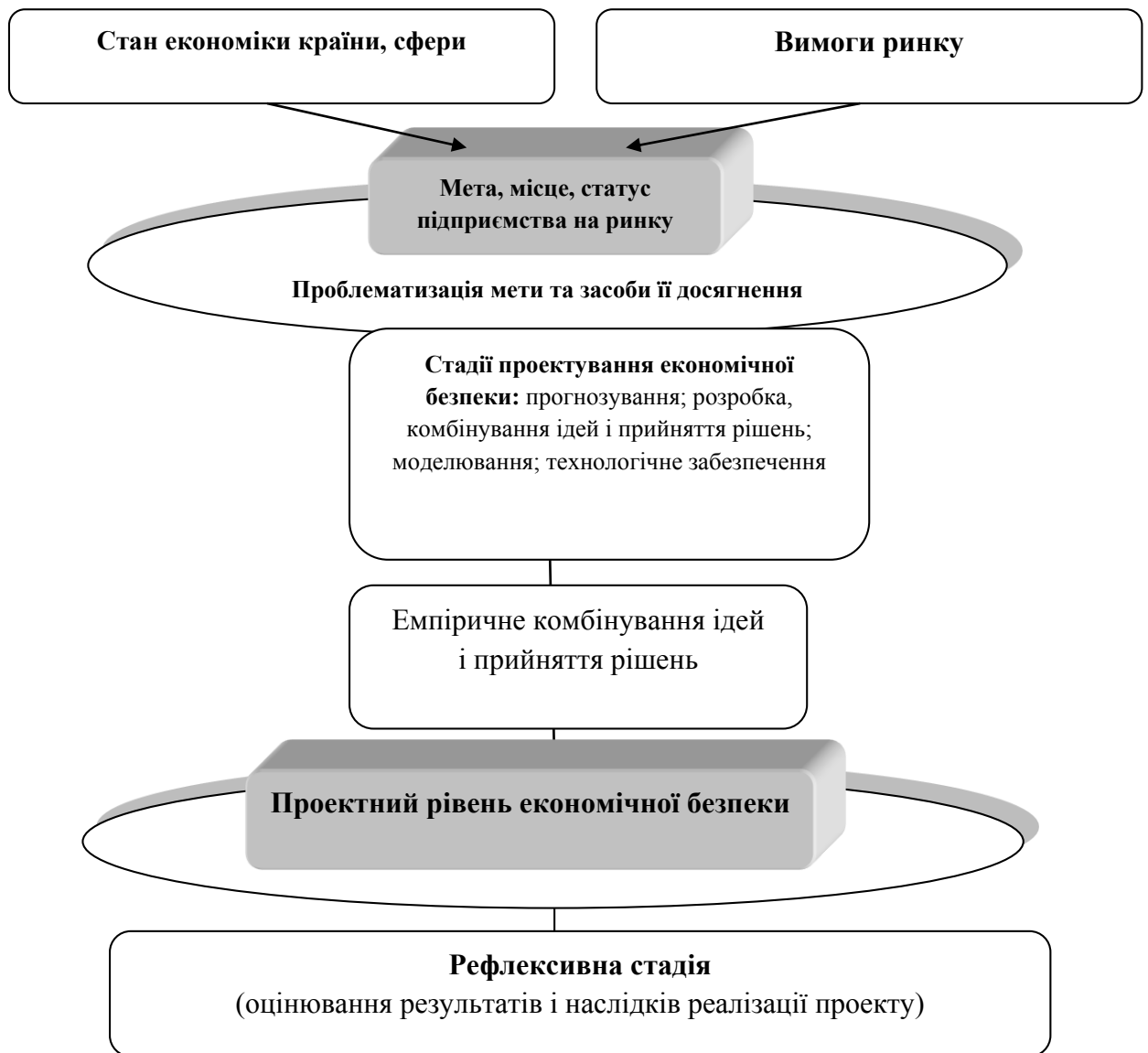


Рис. 5. Модель проектування економічної безпеки підприємства

Рівень розвитку економічної діяльності підприємства залізничного транспорту, впровадження нових інформаційно-комунікаційних технологій у його функціонування, здатність генерувати та використовувати новітню інформацію, новітні знання, інноваційний рівень управлінців, працівників, персоналу в цілому стають запорукою його економічної безпеки. При цьому інформація та знання в такому контексті – це щось більше, ніж просто їх накопичення: отримання інформації та знань про можливі небезпеки в економічній діяльності підприємства і їх імовірність передбачає їх використання для оцінювання ступеня схильності до цих подій і їх можливих наслідків, а потім – прийняття рішення управлінським складом підприємства.

Доводиться, що вирішальним чинником зміцнення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту є його кадровий потенціал, накопичення людського капіталу підприємства, за рахунок забезпечення відповідної освіти, підготовки кадрів, їх перепідготовки, підвищення компетенцій. Людський фактор можна розглядати як джерело конкурентних переваг підприємства, де співробітники з їх знаннями, досвідом, компетенціями та інтелектуальними та

психологічними ресурсами утворюють нематеріальні активи, що використовують на користь підприємства. Тому однією з сфер забезпечення економічної безпеки є освіта персоналу підприємства, його безперервне навчання та підвищення кваліфікації.

Підтримується положення, що недостатньо здійснювати аналіз економічних процесів на основі постулату про розвиток економіки тільки за власними об'єктивними законам. Сучасна економіка психологізована. Про це свідчать такі суто економічні ситуації, як фінансові паніки та інші форми колективної економічної діяльності, які дестабілізують фінансово-економічні ситуації в різних регіонах світу та державах. Будь-які правила стають зіставними, якщо за основу брати і порівнювати таку їх характеристику, як витрати впровадження (або зміни) правил, розуміючи під ними трансакційні витрати, що включає психологічні витрати, а також необхідні для запровадження або зміни інституту витрати часу.

Для формульовального модуля характерні створення уявної експериментальної ситуації, обмежена множинність можливих варіантів вибору підприємницьких перспектив, вибудованих відповідно до особистісних смислів, когнітивних стилів, ціннісно-мотиваційних та поведінкових рис суб'єктів.

У п'ятому розділі **«Формування інноваційної системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту»** представлено авторський підхід до розробки концепції економічної безпеки підприємства представлений у вигляді системи стратегічного управління економічною безпекою підприємства. Облік існуючих і потенційних загроз і ризиків визначає оперативні та прогностичні цілі функціонування системи економічної безпеки. Це дозволяє формувати відповідні механізми і інструменти її досягнення. Формування системи економічної безпеки підприємства включає такі складові конкуренто спроможності: стратегічне та тактичне планування; організаційно-правове оформлення фінансових потоків; контролінг в управлінні фінансово-економічною діяльністю; вибір ефективних фінансових інструментів; управління фінансовими ризиками; податкове планування; використання інвестиційних рішень; діагностика та прогнозування рівня економічної безпеки підприємства.

У процесі визначення критеріальної бази та розробки системи показників оцінювання рівня економічної безпеки підприємства враховано два механізми його функціонування. Виявляється взаємозв'язок між фінансовими та стратегічними цілями досліджуваного підприємства із мінімізацією економічних ризиків діяльності, недопущенням можливого банкрутства та недоотриманням частки прибутку.

Розраховане значення інтегрального показника економічної безпеки підприємства дає змогу визначити місце порівнюваного підприємства в сукупності підприємств певної галузі. За допомогою методу вирівнювання даних визначають рівень відхилення показників окремого підприємства від еталонного, у якого значення інтегрального показника економічної безпеки найближче до оптимального.

Математичний опис проведених досліджень виконують на основі методів варіаційної статистики з поєднанням зі стандартними значеннями вхідних показників, що використовується для оцінювання рівня економічної безпеки

підприємства. Це дає змогу встановити зв'язок рівня економічної безпеки з результатами фінансово-господарської діяльності підприємства. Створення сучасної інтегрованої інформаційної системи може бути досягнуто одним з двох способів: використанням сучасної структурної системи баз даних та інструментами на новій платформі; прийняття системи накопичення інформації на базі поточних операційних систем.

При розробці системи управління інформацією враховані три головні функції: планування, бізнес-контролювання та визначення результатів. Цей засіб формує головні структурні елементи успішної системи економічної безпеки. Його використання дає змогу менеджменту приймати обдумані рішення, які базуються на сучасній інформації та необхідний для прийняття вірних управлінських рішень.

В роботі запропоновано та розроблено систему економічної безпеки підприємства, за допомогою котрої проводиться розрахунок фінансових показників та коефіцієнтів, що застосовуються в моделі оптимізації фінансово-економічних та управлінських рішень для визначення інтегрального показника оптимального фінансово-економічного стану підприємства (рис.6).

Вплив усіх факторів, як внутрішніх, так і зовнішніх, на економічну безпеку підприємства дістає свій прояв у зміні показників його діяльності. Отже, рівень економічної безпеки підприємства може бути поданий у вигляді функції багатьох змінних:

$$I_{\text{ек.б.}} = F(X_i) = \alpha_1 f(x_1) + \alpha_2 f(x_2) + \dots + \alpha_i f(x_n), \sum_{i=1}^n \alpha_i = 1, \quad (1)$$

де $x_1, x_2, \dots, x_n$ – фактичні показники діяльності підприємства;
 $f(x_1), f(x_2), \dots, f(x_n)$ – локальні функції залежності рівня економічної безпеки від відповідних показників діяльності підприємства;
 $\alpha_1, \alpha_2, \dots, \alpha_i$ – частка значущості кожного показника для економічної безпеки підприємства;
 i – кількість показників.

Значення інтегрального показника оптимального фінансово-економічного стану підприємства розраховується за допомогою блоку «Розрахунок параметрів моделі», що складається з мінімального, максимального та оптимального значення кожного з показників або групи показників.

Тобто значення інтегрального показника оптимального фінансово-економічного стану залізничного підприємства буде розраховуватися за формулою:

$$I_{\text{інт.п.}} = \bar{x}_1 + \bar{x}_2 + \dots + \bar{x}_n, \sum_{i=1}^n \bar{x}_i, \quad (2)$$

де $\bar{x}$ – розрахункові параметри окремих показників та груп показників.

Панель головних показників ДП "Придніпровська залізниця"

№ Показники	Розрахункові значення					Відхилення					Оптимальні значення	Розрахунок параметрів моделі							
	2011	2012	2013	2014	2015	2012-2011	2013-2012	2013-2014	2014-2015	$X_{\text{тип}}$		$\bar{x}$	$X_{\text{макс}}$						
	3,6	3,3	4,6	4,1	6,7	Фінансові коефіцієнти					2,3	3,2	4,0						
1 Кпл	1,93	1,79	2,47	2,10	3,47	-0,14	0,67	-0,36	1,36	1,5 - 2,5	1,5	2,0	2,5						
2 Клп	1,67	1,54	2,10	1,92	3,14	-0,14	0,56	-0,18	1,22	>0,6	0,6	0,8	1,0						
3 Каб	0,047	0,004	0,020	0,05	0,13	-0,04	0,02	0,03	0,08	0,2 - 0,5	0,2	0,4	0,5						
	2,5	2,6	2,6	2,8	3,2	Коефіцієнти фінансової стійкості					2,0	3,1	4,2						
1 Кфа	0,81	0,77	0,75	0,67	0,64	-0,04	-0,02	-0,08	-0,03	>0,5	0,5	0,6	0,7						
2 Кфз	0,19	0,23	0,25	0,30	0,33	0,04	0,02	0,06	0,02	0,5<	0,2	0,6	1,0						
3 Кфр	0,24	0,30	0,19	0,27	0,39	0,06	-0,12	0,08	0,12	$\leq 0,5 < 1$	0,2	0,3	0,4						
4 Кман	0,13	0,15	0,21	0,25	0,42	0,02	0,06	0,04	0,17	0,2 - 0,5	0,2	0,4	0,5						
5 Кплд	0,09	0,10	0,19	0,26	0,40	0,01	0,09	0,07	0,14	0,2 - 0,5	0,1	0,2	0,4						
6 Кдз	0,08	0,09	0,16	0,21	0,28	0,01	0,07	0,05	0,07	$\leq 0,4$	0,1	0,2	0,3						
7 Кфн	0,92	0,91	0,84	0,79	0,72	-0,01	-0,07	-0,05	-0,07	$\geq 0,6$	0,7	0,8	0,9						
	21,3	21,3	20,9	22,2	17,5	Фінансові коефіцієнти ділової активності					17,4	19,9	22,4						
1 Коа	0,46	0,57	0,59	0,52	0,42	0,11	0,02	-0,07	-0,10	Збільшення	0,4	0,5	0,6						
2 Кобд	2,59	2,27	2,67	2,63	1,93	-0,31	0,40	-0,04	-0,70	Збільшення	1,9	2,3	2,7						
3 Кобк	3,37	3,66	3,82	3,72	2,88	0,29	0,15	-0,10	-0,84	Збільшення	2,9	3,3	3,8						
4 Кобз	14,38	14,22	13,14	14,65	11,72	-0,17	-1,08	1,51	-2,93	Збільшення	11,7	13,2	14,6						
5 Кообб	0,49	0,62	0,70	0,65	0,57	0,13	0,07	-0,05	-0,08	Збільшення	0,5	0,6	0,7						
	0,24	0,32	0,20	0,16	0,19	Коефіцієнти рентабельності					0,15	0,24	0,32						
1 Рроа	0,010	0,044	0,013	0,006	0,004	0,034	-0,031	-0,007	-0,003	Збільшення	0,00	0,02	0,04						
2 Ррое	0,0000	0,0053	0,0018	0,0015	0,0031	0,005	-0,004	0,000	0,002	Збільшення	0,00	0,00	0,01						
3 Рплм	0,13	0,17	0,13	0,10	0,11	0,031	-0,040	-0,025	0,010	Збільшення	0,10	0,13	0,17						
4 Роим	0,09	0,10	0,05	0,05	0,06	0,009	-0,047	-0,004	0,015	Збільшення	0,05	0,07	0,10						
5 Рплм	0,000	0,009	0,003	0,003	0,008	0,009	-0,006	0,000	0,005	Збільшення	0,00	0,00	0,01						
	2,4	2,3	2,8	2,2	3,7	Коефіцієнти діяльності банкрутства					1,95	2,97	3,99						
1 Коб	0,11	0,12	0,06	-0,05	0,06	0,007	-0,058	-0,108	0,101	$\geq 0,1$	-0,05	0,04	0,12						
2 Кп	1,93	1,80	2,47	2,10	3,47	-0,135	0,668	-0,363	1,362	$\geq 1,5$	1,80	2,63	3,47						
3 Кб	0,37	0,35	0,27	0,17	0,13	-0,020	-0,083	-0,102	-0,033	0,2 - 0,4	0,20	0,30	0,40						
	3,4	3,2	2,9	2,1	1,9	Пятифакторна Z-модель Альтмана					2,7	3,4	4,0						
1 Z	3,4	3,2	2,9	2,1	1,9	-0,2	-0,2	-0,8	-0,2	> 3	2,7	3,4	4,0						
Зведений показник оптимального фінансово-економічного стану підприємства						Інтерпретація показника оптимального фінансово-економічного стану підприємства				Інтегральний показник рівня економічної безпеки підприємства									
						До 30,7		З 30,7 по 34,8		Вище 34,8		$X_{\text{тип}}$	$X_{\text{кор}}$	$X_{\text{макс}}$					
33,43						32,98		34,01		33,49		33,16		Критичне значення	Середній рівень безпеки	Безпечне значення	26,5	32,7	38,9

Рис. 6. Система економічної безпеки залізничного підприємства

Сутність запропонованої моделі інтегрального оцінювання рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту в системі безпеки господарської діяльності полягає у розрахунку зведеного показника оптимального фінансово-економічного стану залізничного підприємства, що повинен прагнути до інтегрального показника оптимального фінансово-економічного стану підприємства.

$$I_{\text{ек.б.}} \rightarrow I_{\text{інт.п.}} \quad (3)$$

На основі цього порівняння можна зробити висновок щодо фінансово-економічного стану залізничного підприємства в цілому, та визначити позитивні та негативні чинники, по групах коефіцієнтів чи окремо по показникам що впливають на цей стан.

Для подальшої побудови та розв'язання задачі багатокритеріальної оптимізації необхідно розглянути як основні етапи формування таких моделей, так і можливі вирішення проблем, пов'язаних із цим типом оптимізаційних задач. У межах оцінювання рівня економічної безпеки можна виділити дві основні проблеми: по-перше, визначення методу агрегування (оператора агрегування), тобто того, якими математичними діями повинна бути проведена згортка для найбільш адекватної оцінки результуючого показника; по-друге, визначення впливу кожного показника на підсумковий результат.

Агрегування здійснюємо одним зі способів:

1. Адитивний (критерій оптимальності).
2. Мультиплікативний (критерій оптимальності).

Для визначення впливу окремих показників на підсумкову модель необхідно проранжувати показники та привласнити кожному власну вагу. Пропонується використовувати пріоритети, що зустрічаються у фінансовому аналізі. Доцільно скористатися інструментами теорії нечітких множин. Зокрема ранжування критеріїв за правилом Фішберна, яке відображає той факт, що про рівень значущості показників невідомо нічого, крім того, що:

$$\alpha_i > \alpha_{i+1} > \alpha_{i+2}, \quad (4)$$

де α_i – значущість кожного критерію, ступінь прояву або розвитку якогось явища.

Таким чином, можна лише визначити послідовність розташування елементів один щодо одного. Значущість кожного i -го елемента структури розраховуємо за формулою:

$$\alpha_i = \frac{2(N-i+1)}{(N+1)N}, \quad (5)$$

де i – ранг показника (порядковий номер після ранжирування);
 α_i – питома вага i -го показника;
 N – кількість рангів (ранжированих показників).

При цьому для питомої ваги r_i повинна виконуватися умова нормування:

$$\sum_{i=1}^n \alpha_i = 1. \quad (6)$$

У межах подальшого вдосконалення методологічних засад розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту доцільний розвиток у декількох напрямках: по-перше, уточнення та доповнення показників, використання показників, що характеризують рух грошових потоків; по-друге, розвиток способів оцінювання вагових коефіцієнтів, усунення зайвого суб'єктивізму в цьому питанні; по-третє, вивчення оптимальних методів агрегування приватних показників у різних умовах.

В результаті проведеного аналізу фінансового стану підприємств залізничного транспорту і запланованих Міністерством інфраструктури України змін, запропонований авторський підхід до розробки концепції стратегічного управління системою економічної безпеки підприємств залізничного транспорту рис. 7.

Запропонована концепція стратегічного управління системою економічної безпеки підприємств залізничного транспорту реалізується у 4 етапи:

1 етап – аналіз загроз і фінансових ризиків для стратегічних зон господарювання (СЗГ) підприємства, які існують в даний час і прогнозуються в майбутньому;

2 етап – постановка мети формування системи економічної безпеки підприємства;

3 етап – розробка стратегії економічної безпеки підприємства та СЗГ.

4 етап – реалізація стратегії економічної безпеки підприємства.

Всі етапи взаємопов'язані і є складовими елементами циклу стратегічного управління системою економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Концепція економічної безпеки розроблена у функціонально-структурному аспекті, тобто як сукупність взаємопов'язаних систем безпеки, що відображають характер функціонування окремих «блоків» або сфер системи економічної безпеки підприємства в певній внутрішній послідовності (алгоритм), за допомогою яких нейтралізуються можливі небезпеки і загрози.

До чинників посилення економічної безпеки потрібно також включити управління компетенціями, що спрямоване на ідентифікацію, формування та розвиток компетенцій, які створюються, реалізуються (застосовуються) у працівників підприємства.

Для реалізації вказаних чинників економічної безпеки та ефективного управління персоналом на підприємстві потрібно проводити таку методичну та організаційну діяльність: визначення необхідних компетенцій на робочих місцях; встановлення наявних компетенцій у всіх працівників; визначення можливостей, зацікавленості та преференцій управлінців та менеджерів у зв'язку з їх розвитком і проектуванням; розробка кар'єрних сходинок; виявлення прогалин у компетентностях; діяльність, пов'язана з усуненням проблем відсутності компетенцій, методична та психологічна підготовка менеджерських кадрів і працівників до змін та діяльності в майбутньому.

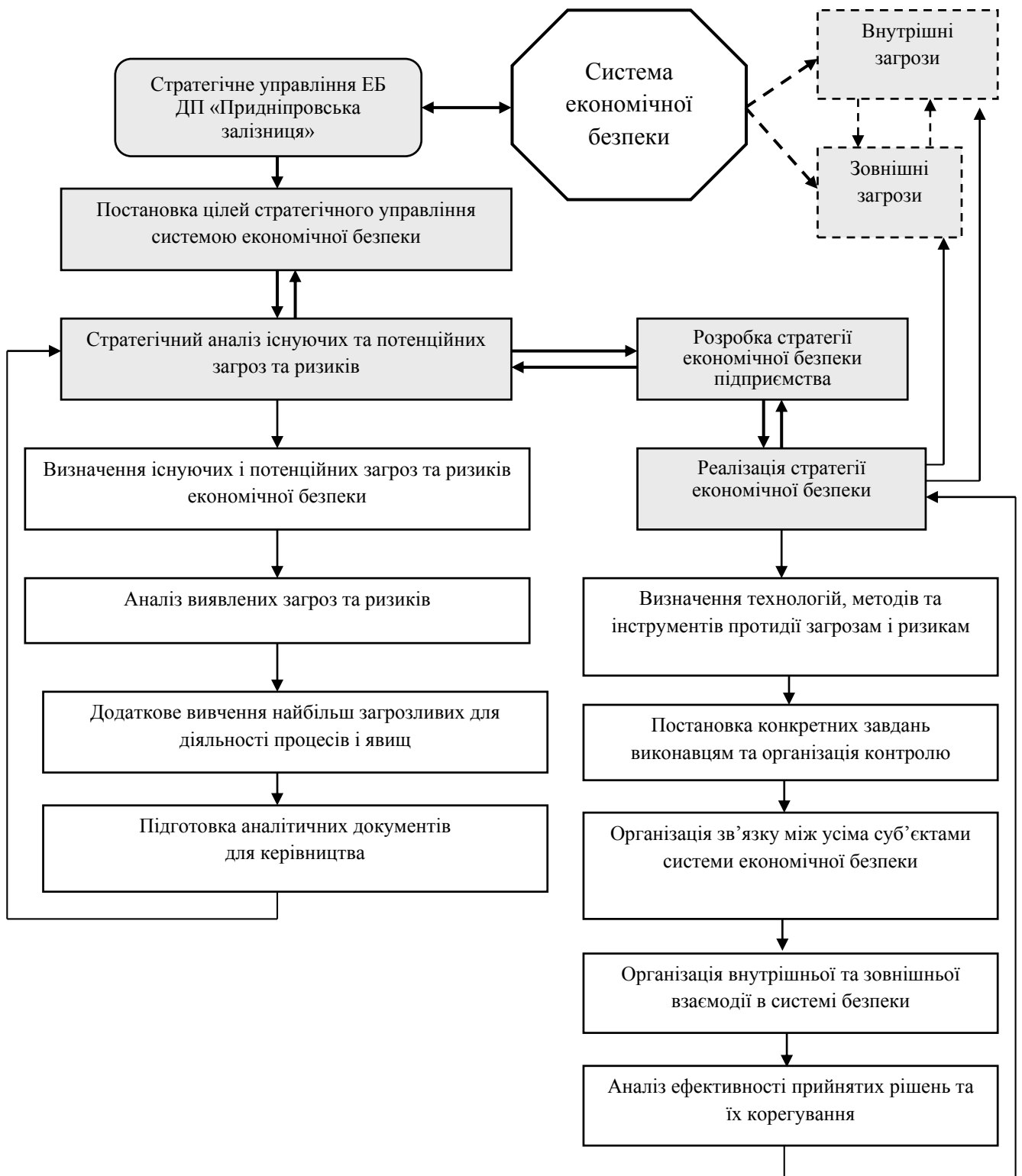


Рис. 7. Концепція стратегічного управління системою економічної безпеки Придніпровської залізниці

Практика діяльності підприємств свідчить, що багато керівників залізничних підприємств відмовляються від інвестицій у програми навчання персоналу, підвищення кваліфікації, перепідготовку, оскільки усвідомлюють усі труднощі, пов'язані з визначенням повернення від таких інвестицій. Тому однією з маловивчених сфер забезпечення економічної безпеки є освіта персоналу підприємства, його неперервне навчання та підвищення кваліфікації. У результаті

бурхливого розвитку економіки знань виникла нова парадигма управління підприємством, яка дістала назву «менеджмент, заснований на знаннях». Такий підхід є провідним чинником розвитку економіки знань, у якій креативним і інноваційним фактором є людський капітал.

Сучасні суспільно-економічні умови діяльності спрямовують стратегію підприємства на реалізацію завдань, що спираються на використання знань, а також на перетворення їх на ціннісний потенціал підприємства. В управлінні інтелектуальним капіталом, як і в концепції контролінгу персоналу чи управлінні знаннями, цілями організації є їх залучення та ефективне використання засобів для досягнення сучасного рівня економічної безпеки залізничних підприємств.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення наукової проблеми щодо розроблення теоретичних і концептуально-методологічних положень розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту в умовах реформування галузі. На підставі виконаного дослідження сформульовано висновки теоретико-методологічного та науково-практичного характеру:

1. У процесі аналізу та узагальнення існуючих у вітчизняній та зарубіжній науці поглядів до визначення ключових понять, дістала подальшого розвитку категорія «економічна безпека», яку запропоновано розглядати з когерентної позиції відносно глобальних, регіональних та національних моделей розвитку, тому при побудові моделей економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, потрібно враховувати не тільки національні відмінності але також глобальні, регіональні умови розвитку, а також забезпечувати можливості вдосконалення людського капіталу для підвищення рівня економічної безпеки підприємства за рахунок забезпечення персоналу та управлінців умовами, для реалізації сукупності їх знань, умінь, компетенцій.

2. Дістала подальшого розвитку інституціональна матриця розвитку економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, яка сформована на основі критерію безпеки угоди та умов її реалізації і включає чотири взаємозалежні складові: інституційну структуру (ринок, ієрархію); специфічність активів (низьку, високу); безпеку угоди (слабку, сильну); сектори (суспільний, приватний), та надає можливість підвищити рівень та якість передбачення напрямів розвитку безпеки.

3. Аналіз сучасного економічного простору в інституціональному контексті дозволив сформулювати та розкрити зміст інституціональної парадигми економічної безпеки як дослідницької програми. Вона базується на елементах, які утворюють «ядро» парадигми і «пояси безпеки» Ядро парадигми дослідницької програми економічної безпеки формують інституціональні сектори (економічна система, система влади, носії цивілізації, стратегічні інституції, сталий розвиток) та імплементовані економіко-правові відносини на взаємодію влади і бізнесу, що створюють можливості безпечної господарської діяльності підприємств у ринковому середовищі в процесі реальної специфікації прав власності. Оболонками дослідницької програми виступають інститути економічної безпеки (права власності, фінансова самостійність, прибутковість, трансакційні витрати,

конкурентні переваги, незалежний менеджмент, компетенції персоналу, соціальна відповідальність, імідж тощо) і господарська діяльність підприємств, на основі розробки просторів дії інституціональних матриць та їх типів щодо економічної безпеки. Таке поєднання створює стійкість і стабільність всього інституціонального економічного простору, визначає спосіб, правила і норми господарювання в конкретних умовах.

4. В ході дослідження розвинуто методологічний дискурс генези перетворень в господарстві та їх вплив на підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що дозволив розкрити нові підходи до методології та визначення основних напрямів оцінювання економічного стану підприємств залізничного транспорту, що сприятиме підвищенню гнучкості менеджменту.

5. В результаті проведення аналізу якості систем оцінювання та визначення загроз зовнішнього середовища, розроблено та обґрунтовано науково-методичний підхід щодо оцінки загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту України, на його основі сформовані: економіко-інформаційна, проектна, варіативна та поведінкова моделі економічної безпеки підприємств. Впровадження розроблених моделей сприятиме підвищенню ефективності управління та зниженню рівня ризику та невизначеності в діяльності підприємств залізничного транспорту.

6. Визначено рівень економічної безпеки Придніпровської залізниці та виявлено тенденцію поступового збільшення ймовірності банкрутства підприємства, що в свою чергу підкреслює важливість своєчасного реагування та прийняття відповідних управлінських рішень.

7. Враховуючи євроінтеграційні процеси та актуальність питань щодо реформування транспортної галузі країни, розроблено та обґрунтовано модель адаптації залізничного транспорту України до стандартів Європейського Союзу за рахунок застосування прозорих механізмів, які дають можливість приватним компаніям вийти на ринок залізничних перевезень у відповідності до реформування прав власності і управління сферою залізничного транспорту інституціонального і фінансового реформування залізничної галузі як комплексу, що передбачає створення дворівневого (державного та приватного) конкурентного ринку вантажних і пасажирських перевезень. Такий підхід сприятиме підвищенню ефективності та якості діяльності, прискоренню процесів євроінтеграції та формуванню конкурентного середовища.

8. Проведений в роботі ґрунтовний аналіз розвитку методичних підходів щодо економічної безпеки підприємств залізничного транспорту сприяв виявленню наукових та практичних проблем, що дозволило удосконалити методологічні засади, які базуються на інституціональному тлумаченні категорії «економічна безпека», та надають можливість сприйняття зазначеної категорії як явища та процесу.

9. Актуалізація питань щодо необхідності підвищення інвестиційно-інноваційної привабливості залізничної галузі країни, сприяла розробці та теоретичному обґрунтуванню концепції стратегічного управління системою економічної безпеки підприємств залізничного транспорту шляхом побудови

структури взаємопов'язаної послідовності дій: аналіз існуючих і прогнозування можливих загроз і фінансових ризиків для стратегічних зон господарювання підприємств; формування цілей системи управління економічною безпекою підприємства; розробка стратегії управління економічною безпекою підприємств і стратегічних зон господарювання; визначення технологій, методів та інструментів протидії загрозам і ризикам; постановка завдань виконавцям і організація контролю; адаптації залізничного транспорту України на основі стандартів ЄС і управління сферою залізничного транспорту.

10. З метою поглибленого визначення та врахування мінливості зовнішнього середовища в управлінні підприємствами залізничного транспорту, удосконалено загальні та спеціальні моделі економічної безпеки, а також практичні та емпіричні моделі в яких використана теорія проектування, визначено сутність системи проектування, яка включає психологічні припущення про виявлення найбільш важливих поведінкових особливостей і відносин у процесі досягнення та збереження економічної безпеки. Такі моделі представлені у неформалізованій (опис статутних положень, правил, норм, характеристик і залежностей) і формалізованій (графіки, показники, система рівнянь) формах. Вбудовані моделі в цілому мають відкритий макро- і мікроекономічний характер.

11. Для більш поглибленого розуміння сутності економічної безпеки підприємств залізничного транспорту удосконалено діючі інститути безпеки (цілісність, складність, універсальність, дух співробітництва тощо) і сформовані нові правила, що відображають її новий зміст (цінності, що підлягають охороні та заходи і методи їх захисту), діапазон вимірів (суб'єктні, предметні і процесуальні) в контексті одержувачів.

12. З метою зменшення інформаційної невизначеності, підвищення рівня якості інформаційного забезпечення підприємств залізничного транспорту сформовано модель ефективного застосування сучасних інформаційних технологій, що включає розвинуту систему управління інформацією та методи оцінки фактичного та оптимального фінансово-економічного стану з використанням розроблених інтегральних показників; нові засоби моніторингу і діагностику економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

13. Для визначення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту удосконалено методичний підхід та обґрунтовано систему показників інтегрального оцінювання, що має інтегральний характер визначення фактичного стану рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, та сприяє підвищенню захищеності та протидії загрозам, небезпекам тощо.

14. Удосконалено систему управління інформацією підприємств залізничного транспорту, що включає визначення інтегрального показника оптимального фінансово-економічного стану залізничного підприємства та надає можливість розраховувати фінансові показники та коефіцієнти.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1.1. Монографії

1. Рекун І.І. Трансформація системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту: монографія / І.І.Рекун. – Мелітополь: ТОВ «Колор-принт», 2015. – 365 с. (15,2 друк. арк.). *(Рецензію М.М. Іванова опубліковано в фаховому виданні «Інституціональний вектор економічного розвитку». – 2015. – Випуск 8(2). – С. 368-369.)*
2. Рекун І.І. Розвиток системи управління фінансово-економічною безпекою залізничної корпорації в умовах глобалізації: монографія / Л.С. Головкова, І.І. Рекун / Actual problems of modern economy development: Collection of scientific articles. – Thorpe-Bowker, Melbourne, Australia, 2015. – Р. 5-13 (0,45 друк. арк.; *особистий внесок автора: виокремлені ключові показники, що характеризують фінансову складову економічної безпеки підприємств залізничного транспорту – 0,25 друк. арк.*).
3. Рекун І.І. Моделі управління освітнім економічним об'єктом: монографія / І.І. Рекун, Т.В. Ткач, Ю.М. Швалб, Т.С. Троїцька, Н.Є. Завацька та ін. / За заг. ред. Т.В. Ткач. – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2012. – С 275-302 (19,5 друк. арк.; *особистий внесок автора: досліджено та проведено аналіз сучасних підходів до використання економіко-математичного моделювання до формування фінансово-економічних потоків суб'єктів господарювання освітнього та комерційного характеру – 0,24 друк. арк.*).

1.2. Публікації у наукових фахових виданнях

4. Рекун І.І. Стратегічні напрямки розвитку залізничної галузі України / І.І. Рекун // Економіка та держава: міжнародний науково-практичний журнал. – 2016. – № 4. – С. 35-37 (0,6 друк. арк.).
5. Рекун І.І. Інституціональна зміна парадигми економічної безпеки / І.І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: збірник наукових праць МІДМУ «КПУ». – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2016. – Вип. 8 (2). – С. 57-65 (0,65 друк. арк.).
6. Рекун І.І. Моделювання системи економічної безпеки ДП «Придніпровська залізниця» / І.І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: збірник наукових праць МІДМУ «КПУ». – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2015. – Вип. 8 (1). – С. 183-192 (0,51 друк. арк.).
7. Рекун І.І. Управління персоналом у системі економічної безпеки підприємства залізничного транспорту / І.І. Рекун // Економіка та держава: міжнародний науково-практичний журнал. – 2015. – № 11. – С. 28-32 (0,73 друк. арк.).
8. Рекун І. І. Основні напрями оцінки економічної стійкості ДП «Придніпровська залізниця» / І. І. Рекун // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – Дніпропетровськ: Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2015. – Вип. 10. – С. 105-113 (0,54 друк. арк.).

9. Рекун І.І. Економічна безпека як об'єктивне явище ринкової економіки / І.І. Рекун // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки. - Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2015. - Вип.12. Част.2 – С.108-112 (0,68 друк. арк.).

10. Рекун І. І. Теоретичне обґрунтування поведінки суб'єктів економічної безпеки / І. І. Рекун // Економіка та держава: міжнародний науково-практичний журнал. – 2015. – № 6. – С. 91-94 (0,66 друк. арк.).

11. Рекун І. І. Інформаційне забезпечення системи управління фінансово-економічною безпекою підприємства / І. І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: зб. наук. праць МІДМУ «КПУ». – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2014. – Вип. 7 (2). – С. 88-95 (0,48 друк. арк.).

12. Рекун І. І. Особливості побудови та використання автоматизованих робочих місць на підприємстві / І. І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: зб. наук. праць МІДМУ «КПУ». – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2014. – Вип. 7 (1). – С. 186-193 (0,52 друк. арк.).

13. Рекун І. І. Моделі реформування залізничного транспорту в контексті економічної безпеки / І. І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: зб. наук. праць МІДМУ «КПУ». – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2014. – Вип. 7 (1). – С. 50-62 (0,94 друк. арк.).

14. Рекун І. І. Теоретичні основи економічної безпеки / І. І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: зб. наук. праць МІДМУ «КПУ». – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2013. – Вип. 6 (1). – С. 19-27 (0,61 друк. арк.).

15. Рекун І. І. Освітній капітал як один із найважливіших суспільних ресурсів / І. І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: зб. наук. праць МІДМУ «КПУ» / редкол.: А. А. Ткач (голов. ред.) та ін. – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2012. – Вип. 5 (2). – С. 250-257 (0,49 друк. арк.).

16. Рекун І. І. Формування освітнього капіталу в економіці знань / А.А. Ткач, І. І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: зб. наук. праць МІДМУ «КПУ» / редкол.: А. А. Ткач (голов. ред.) та ін. – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2012. – Вип. 5 (1). – С. 64-70 (0,44 друк. арк.; особистий внесок автора: досліджено методологічні засади становлення і розвитку освітнього капіталу як визначального чинника економіки знань, що формує матеріальний базис інформаційного суспільства. - 0,24 друк. арк.).

17. Рекун І. І. Моделювання складних економічних систем / І. І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: зб. наук. праць МІДМУ «КПУ». – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2011. – Вип. 4 (2). – С. 160-164 (0,35 друк. арк.).

18. Рекун І.І. Система управління освітньо-економічним об'єктом в ринковому середовищі / І.І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: збірник наукових праць МІДМУ

„КПУ” / Редкол.: А.А.Ткач (голов. ред.) та ін. – Вип.4(1).-Мелітополь: Вид-во КПУ, 2011. – С. 227-233 (0,29 друк. арк.).

19. Рекун І.І. Тенденції розвитку освітніх економічних об'єктів / І.І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: збірник наукових праць МІДМУ «КПУ» / Редкол.: А.А.Ткач (голов. ред.) та ін. – Запоріжжя: Вид-во КПУ, 2010. – Вип. 3(2). – С. 226-233 (0,38 друк. арк.).

1.3. Статті у наукових періодичних виданнях інших держав та публікації у виданнях України, які включені до міжнародних наукометричних баз, депозитаріїв та пошукових систем

20. Рекун І.І. Создание условий экономической безопасности предприятия: институциональные изменения / І.І. Рекун // Nierówności społeczne a wzrost gospodarczy. Social Inequalities and Economic Growth. – Rzeszów: Uniwersytet Rzeszowski, Katedra Mikroekonomii, 2016. – Zeszyt 47 (3/2016) – С.104-114 (0,58 друк. арк.).

21. Rekun I. Подходы к разработке концепции финансово-экономической безопасности предприятий в условиях реформирования железнодорожного сектора / I. Rekun // Publishing House of Rzeszow University of Technology. – 2015. – №22 (3). – С. 136-151 (0,95 друк. арк.).

22. Rekun I. Модель проектирования экономической безопасности предприятия / I. Rekun // Publishing House of Rzeszow University of Technology. – 2015. – №22 (2). – С. 110-121 (0,75 друк. арк.).

23. Рекун І. І. Проблема економічної безпеки в сучасних макро- та мікроконцепціях / І. І. Рекун // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. – 2014. – № 1 (49). – С.59-67 (0,89 друк. арк.).

24. Рекун І.І. Knowledge Society and Lifelong Learning / І.І. Рекун // Kryzys finansow publicznych – przyczyny, implikacje, perspektywy spójności społeczno-ekonomicznej: Uniwersytet Rzeszowski Katedra Teorii Ekonomii i Stosunkow Międzynarodowych, ZESZYT 31, 2013. – S. 230-238 (0,6 друк. арк.).

25. Рекун І.І. Models for the evaluation of educational achievement / І.І. Рекун // Nierówności społeczne a wzrost gospodarczy. Modernizacja dla spójności społeczno-ekonomicznej. – Rzeszów: Uniwersytet Rzeszowski, Katedra Teorii Ekonomii i Stosunkow Międzynarodowych, 2012. – Zeszyt Nr 25. – S. 137-143 (0,48 друк. арк.).

2. Опубліковані праці апробаційного характеру

26. Рекун І.І. Фінансово-економічна безпека залізничного транспорту в ринкових умовах та в умовах реформування / Л.С. Головкова, І.І. Рекун // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XIV Міжнародної науково-практичної конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2016 р., С. 106-107 (0,18 друк. арк.; особистий внесок автора: досліджено досвід країн щодо реформування і розвитку залізничного транспорту з метою підвищення економічної безпеки залізниці в Україні, що відкриває можливості підвищення фінансово-економічної безпеки національної

економіки за допомогою утримання і посилення конкурентних переваг залізниці. - 0,09 друк. арк.).

27. Рекун І.І. Концептуальні засади економічної безпеки підприємств залізничного транспорту / І.І. Рекун // Екологія – філософія існування людства: зб. наук. праць учасників III Міжнародної науково-практичної конференції (Мелітополь, 26 травня 2016 р.) / за заг. ред. М.М. Радевої. – Мелітополь: ТОВ «Колор Принт», 2016. – С. 69-71 – ISBN 978-966-2489-36-1 (0,16 друк. арк.).

28. Рекун І.І. Управління фінансовим потенціалом підприємства, як метод ефективного використання ресурсів / І.І. Рекун, А.В. Горбуліна // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XIII Міжнародної науково-практичної конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2015 р. – С. 130-131 (0,12 друк. арк.; *особистий внесок автора: досліджено та визначено економічну категорію «фінансовий потенціал», а також підходи до його формування та оцінки. - 0,08 друк. арк.).*

29. Рекун І.І. Формування системи фінансово-економічної безпеки залізничного транспорту / І.І. Рекун // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XIII Міжнародної науково-практичної конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2015 р. – С. 145-146 (0,11 друк. арк.).

30. Рекун І. І. Реформування залізничного транспорту в контексті економічної безпеки / І. І. Рекун // Інституціональні перетворення в суспільстві: світовий досвід і українська реальність: збірник наукових праць учасників X Міжнародної науково-практичної конференції (Мелітополь, 11–13 вересня 2015 р.) / за заг. ред. М.М. Радевої. – Мелітополь: ТОВ «Колор Принт», 2015. – С. 89-91 (0,16 друк. арк.).

31. Рекун І.І. Євразійський досвід розвитку та реформування підприємств залізничного транспорту / І.І. Рекун // Інституціональні перетворення в суспільстві: світовий досвід і українська реальність: матеріали IX Міжнародної науково-практичної конференції (Мелітополь, 18–19 вересня 2014 р.) / за заг. ред. А.А. Ткача, М.М. Радевої. – Мелітополь: МІДМУ КПУ”, 2014. – С. 39-41 – ISBN 978-966-2489-21-7 (0,2 друк. арк.).

32. Рекун І.І. Основні категорії стану економічної безпеки / І.І. Рекун // Інституціональні перетворення в суспільстві: світовий досвід і українська реальність: матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції (Мелітополь, 13–14 вересня 2013 р.) / за заг. ред. А.А. Ткача, Радевої М.М. – Мелітополь: МІДМУ “КПУ”, 2013. – С. 33-34 (0,13 друк. арк.).

33. Рекун І. І. Роль освітнього капіталу та вищої професійної освіти у трансформаційному суспільстві / І. І. Рекун // Формування механізмів господарювання в умовах сучасної економіки: теорія і практика: тези доповідей II Міжнародної науково-практичної конференції 22–23 листопада 2012 р. / за ред. В. М. Огаренко та ін. – Запоріжжя: КПУ, 2012. – С. 566-568 (0,14 друк. арк.).

34. Рекун І. І. Головні ознаки освітнього капіталу в економіці знань / І. І. Рекун // Інституціональні перетворення в суспільстві: світовий досвід і українська реальність: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, 7–8 вересня 2012 р. – Мелітополь: МІДМУ «КПУ», 2012. – С. 58-61 (0,15 друк. арк.).

35. Рекун И.И. Институциональное направление эволюционных процессов / И.И. Рекун // Инновации в образовательной деятельности и их влияние на развитие региона: Материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 1000-летию единения

мордов. народа с народами Рос. государства (Саранск, 11 апр. 2012 г.) / [редкол.: Б.Ф. Кевбрин (отв. ред.) и др.]: Саран. кооп. ин-т. РУК. – Саранск: Тип. «Рузаев. печатник», 2012. – С. 82-87. – Текст рус., укр., пол. (0,34 друк. арк.).

36. Рекун І.І. Сучасні методи та засоби управління освітнім економічним об'єктом / І.І. Рекун // Соціально-економічний розвиток України: європейський вибір: Зб. наук. праць учасників X Міжнародної наукової конференції молодих учених та студентів (Мелітополь, 14-15 травня 2010 р.) / За заг. ред. А. А. Ткача. – Мелітополь: МІДМУ «КПУ», 2010. – С. 212-214 (0,17 друк. арк.).

АНОТАЦІЯ

Рекун І.І. Методологічні засади розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, Дніпропетровськ, 2016.

Дисертація присвячена дослідженню та узагальненню методологічних засад розвитку економічної безпеки підприємств залізничного транспорту в умовах реформування. Досліджено методологічний дискурс перетворень в економіці, їх вплив на підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. З позицій інституціональної економіки сформульовано парадигму економічної безпеки як дослідницької програми, оболонкою якої є базові інститути економічної влади та господарської діяльності підприємств. Досліджені теоретичні засади економічної безпеки підприємств, що дали змогу обґрунтувати нові підходи до поняття «економічна безпека», його тлумачення як явища та процесу, місця в сучасній економічній науці, що породжене сучасним станом і характером ризиків в економічній життєдіяльності підприємств. Розкрито нові підходи до методології та визначення основних напрямів оцінювання економічного стану підприємств залізничного транспорту, для якого характерні погіршення матеріально-технічної бази, різке збільшення витрат на енергоресурси в собівартості транспортної продукції, погіршення фінансових показників діяльності. Обґрунтовано авторську концепцію стратегічного управління системою економічної безпеки залізничного підприємства з урахуванням існуючих і потенційних загроз та ризиків, визначенням оперативних і майбутніх цілей діяльності системи економічної безпеки, формуванням стратегії та гнучкості планів відповідно до зміни внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства. Показано, що в результаті реформування залізничної сфери України може змінитися конфігурація всередині регіональних зв'язків і, як наслідок, підвищитися політичний, економічний та культурний потенціал цілого ряду регіонів, таким чином, зміцнитися економічна стабільність і національна безпека України.

Ключові слова: безпека, інституціональна економіка, економічна безпека, підприємства залізничного транспорту, система економічної безпеки.

АННОТАЦИЯ

Рекун И.И. Методологические основы развития системы экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание научной степени доктора экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, Днепропетровск, 2016.

Диссертация посвящена исследованию и обобщению методологических основ развития экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта в условиях реформирования. Исследованы методологический дискурс

преобразований в экономике, их влияние на повышение уровня экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта. С позиций институциональной экономики сформулирована парадигма экономической безопасности как исследовательской программы, оболочкой которой является базовые институты экономической власти и хозяйственной деятельности предприятий. Исследованные теоретические основы экономической безопасности предприятий позволили обосновать новые подходы к понятию «экономическая безопасность», его толкованию как явления и процесса, места в современной экономической науке, порожденное современным состоянием и характером рисков в экономической жизнедеятельности предприятий. Раскрыты новые подходы к методологии и определение основных направлений оценки экономического состояния предприятий железнодорожного транспорта, для которого характерны ухудшение материально-технической базы, резкое увеличение расходов на энергоресурсы в себестоимости транспортной продукции, ухудшение финансовых показателей деятельности. Обоснованно авторскую концепцию стратегического управления системой экономической безопасности железнодорожным предприятием с учетом существующих и потенциальных угроз и рисков, определением оперативных и будущих целей деятельности системы экономической безопасности, формированием стратегии и гибкости планов в соответствии с изменением внутренней и внешней среды предприятия.

Ключевые слова: безопасность, институциональная экономика, экономическая безопасность, предприятия железнодорожного транспорта, система экономической безопасности.

ANNOTATION

Ivan Rekun. Methodological bases of economic safety of the railway transport system enterprises. - The manuscript.

The dissertation for getting scientific degree of the Doctor of Economic Sciences in speciality 08.00.04 – Economics and Management of the Enterprise (by the types of economical activity). – Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Dnepropetrovsk, 2016.

Dissertation is devoted to research and generalization of methodological foundations of economic security of the railway transport enterprises in the conditions of reforming. Abstract methodological discourse changes in the economy, their impact on improving the economic security of the railway transport enterprises. From the standpoint of institutional economics paradigm formulated economic security as a research program, the shell of which is the basic institutions of economic power and economic activities of enterprises. The theoretical foundations of economic security of enterprises allowed to substantiate new approaches to the concept of "economic security", its interpretation as a phenomenon and process, place in modern economics, generated by the current state of the nature and risks in the economic life of enterprises. Revealed new approaches to methodology and definition of the basic directions of the economic assessment of the state of railway transport, which is characterized by the deterioration of the material and technical base, the sharp increase in energy costs in the production costs of transport, the deterioration of financial performance. The authors' concept of financial and economic

security of the enterprise as a long-term management of the system of financial and economic security, taking into account existing and potential threats and risks, definition of operational and future goals of economic security activities, the formation of the strategy and the flexibility of the plans in accordance with changing internal and external environment of the enterprise. It is shown that as a result of the reform of the railway sphere of Ukraine may change the configuration inside the regional ties and, consequently, increase the political, economic and cultural potential of a number of regions, thus strengthening economic stability and national security of Ukraine.

Keywords: security, institutional economics, economic security, enterprises of railway transport, the system of economic security.

РЕКУН ІВАН ІВАНОВИЧ

**МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ
БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Автореферат

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано згідно з оригінал-макетом автора

Підписано до друку 28.10.2016 р. формат 60x84 1/16.
Друк різнограф. Папір офсетний. Гарнітура TimesNewRoman
Умовн. др. арк. 1,8. Наклад – 100 прим.
Зам. № 716

Віддруковано на базі поліграфічно-видавничого центру «Адверта»
49000, Дніпропетровськ, Короленко 3 / 308
тел. (066)-55-312-55, (056)-798-22-47
E-mail: 7984722@gmail.com,
www.adverta.com.ua
www.vk.com/izdatelstvo_adverta
www.facebook.com/adverta.Izdatelstvo
