

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Український державний університет науки і технологій

Кафедра «Фінанси та економічна безпека»

«ДО ЗАХИСТУ»

Завідувач кафедри,

професор / Людмила ГОЛОВКОВА /

« ____ » _____ 20__ р.

ДИПЛОМНА РОБОТА

на здобуття освітнього ступеня «магістр»

Галузь знань **07 «Управління та адміністрування»**

Спеціальність **073 «Менеджмент»**

Освітньо-професійна програма **«Управління фінансово-економічною безпекою»**

Тема: «Організація системи безпеки на залізничному транспорті (на прикладі СП «Служба колії» філії РФ «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця»)»

Theme: «Organization of the security system on a railway transport (on the example of structural subdivision «Service of track» regional branch of «Donetsk Railway» JSC «Ukrainian Railway»)»

Керівник дипломної роботи: _____ к.е.н., доц. Вікторія ЖЕЛЕЗНЯК

Нормоконтролер _____ к.е.н., доц. Вікторія ЖЕЛЕЗНЯК

Студент групи УФ2026 _____ Євген ПРОТИНЯК

Student _____ Yevhen Protyniak

Дніпро – 2021

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ СИСТЕМИ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

1.1. Поняття фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту та її місце в системі економічної безпеки

Підвищення рівня конкурентної боротьби, в перебігу сучасних тенденцій розвитку ринкової економіки, визначає необхідність формування системи економічної безпеки на підприємствах залізничного транспорту, яка підвищить їх спроможність нейтралізувати або ефективно попереджувати виникнення різного роду загроз та стійкості до впливу негативних чинників і дасть змогу захистити підприємства від дії деструктивних чинників зовнішнього (нестабільність політичної, економічної обстановки, недосконалість законодавчої бази та нормативних актів, відсутність державної підтримки, обсяг інвестувань, рівень інноваційного розвитку, соціальний розвиток населення регіону, попит споживачів, рівень інфляції, зростаючий рівень конкурентної боротьби, високий рівень бідності населення, інтенсивність розвитку пандемії COVID-19, висока вартість сировини та енергоносіїв тощо) та внутрішнього середовища (відсутність належного фінансування, застаріле обладнання, зношеність основних фондів, відсутність мотивації праці тощо), створити сприятливі умови для їх ефективного функціонування та розвитку.

Сучасний етап розвитку економіки України характеризується наявністю значного числа чинників, які негативно впливають на функціонування країни та підприємств, збереження високого рівня невизначеності у майбутньому стримує інвестиційний попит, якого так потребують підприємства залізничного транспорту. Дія цих чинників викликає зменшення матеріальних і фінансових потоків, призводить до значних втрат і збитків і, як наслідок, втрати підприємствами фінансової безпеки. З огляду на це актуальним напрямком сталого функціонування українських підприємств є формування і організація

системи економічної безпеки, для підтримання рентабельності, розвитку інноваційної діяльності, реалізації ефективних інвестиційних проектів та збереження робочих місць.

Поняття фінансової безпеки спочатку виникло в результаті структурування поняття економічної безпеки, подальші дослідження проблем та кризових ситуацій, з якими стикаються підприємства у фінансовій сфері, зумовили використання цього поняття при вивченні стану корпоративних фінансів та їх впливу на загальну стійкість, конкурентоспроможність, стратегічні перспективи бізнес-структур.

Теоретико-методичні аспекти фінансової безпеки підприємства, її оцінки та особливості організації представлені у роботах таких вчених як: О.В. Ареф'єва [9], О.І. Барановський [10], І.О. Бланк [15], К.С. Горячева [20], Л.І. Донець [23], А.О. Єпіфанов [25], Ю.Г. Кім [32], Л.С. Мартюшева [40], Н.Н. Пойда-Носик [47], Н.Й. Реверчук [52], Н.С. Самбуріна [53], В.В. Шелест [56], та інші. Вперше як самостійний предмет дослідження фінансову безпеку підприємства виділяє вчений Бланк І.О., який аналізує її теоретичні та методологічні основи, стратегію забезпечення та окремі сфери управління. Різні наукові погляди на тлумачення сутності поняття «фінансова безпека підприємства» наведено у табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Визначення сутності поняття «фінансова безпека підприємства»

Автор	Зміст поняття
1	2
О.В. Ареф'єва [9, с. 98], Т.Б. Кузенко [37, с. 28]	Фінансова безпека підприємства – це стан найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів, виражений у найкращих значеннях фінансових показників прибутковості й рентабельності бізнесу, якості управління та використання основних і оборотних коштів, структури його капіталу, норми виплат за цінними паперами підприємства, а також курсової вартості його цінних паперів як синтетичного індикатора поточного фінансово-господарського стану підприємства й перспектив його технологічного та фінансового розвитку.
О.І. Барановський [10, с. 13]	Фінансова безпека підприємства – це ступінь захищеності фінансових інтересів на усіх рівнях фінансових відносин.

Продовження таблиці 1.1

1	2
І.О. Бланк [15, с. 10]	Фінансова безпека підприємства являє собою кількісно та якісно детермінований рівень його фінансового стану, що забезпечує стабільний захист його пріоритетних збалансованих фінансових інтересів від ідентифікованих реальних і потенційних загроз внутрішнього та зовнішнього характеру, параметри якого визначаються на основі його фінансової філософії і створюють необхідні передумови фінансової підтримки стійкого розвитку в поточному та перспективному періоді.
К.С. Горячева [20, с. 65]	Фінансова безпека підприємства – це такий його фінансовий стан, котрий характеризується збалансованістю і якістю фінансових інструментів, технологій і послуг, стійкістю до загроз, здатністю фінансової системи підприємства забезпечувати реалізацію власних фінансових інтересів, місії і завдань достатніми обсягами фінансових ресурсів, а також забезпечувати ефективний і сталий розвиток цієї фінансової системи.
Л.І. Донець, Н.В. Ващенко [23, с. 12]	Фінансова безпека підприємства – це стан найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів підприємства, виражений у найкращих значеннях фінансових показників прибутковості й рентабельності бізнесу, якості управління, використання основних і оборотних засобів підприємства, структури його капіталу, норми дивідендних виплат за цінними паперами підприємства, а також курсової вартості його цінних паперів як синтетичного індикатора поточного фінансово-господарського стану підприємства і перспектив його технологічного та фінансового розвитку.
А.О. Єпіфанов [25, с. 16]	Фінансова безпека – це стан підприємства, що: дозволяє забезпечити фінансову рівновагу, стабільність, платоспроможність і ліквідність у довгостроковому періоді; забезпечує достатню фінансову незалежність; задовольняє потреби підприємства у фінансових ресурсах для стійкого розширеного відтворення; здатен протистояти існуючим і виникаючим небезпекам, що прагнуть завдати фінансової шкоди підприємству або змінити всупереч бажанню структуру власного капіталу, або примусово ліквідувати підприємство; забезпечує достатню гнучкість при прийнятті фінансових рішень; захищає фінансові інтереси власників підприємства.
А.Г. Загородній, Г.Л. Вознюк [27]	Фінансова безпека – це захищеність фінансових інтересів суб'єктів господарювання на всіх рівнях фінансових відносин, забезпеченість підприємств фінансовими ресурсами, достатніми для задоволення їхніх потреб і виконання фінансових зобов'язань.
О.А. Кириченко [31, с. 18]	Фінансова безпека – це стан найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів підприємства, виражений у найкращих значеннях фінансових показників прибутковості і рентабельності бізнесу, якості управління, використання основних і оборотних засобів підприємства, структури його капіталу, норми дивідендних виплат по цінних паперах підприємства, а також курсової вартості його цінних паперів як синтетичного індикатора поточного фінансово-господарського

Продовження таблиці 1.1

1	2
	стану підприємства і перспектив його технологічного і фінансового розвитку. Фінансова безпека – визначає граничний стан фінансової стійкості, в якому повинно знаходитись підприємство для реалізації своєї стратегії, характеризується здатністю підприємства протистояти зовнішнім і внутрішнім загрозам.
Л.С. Мартюшева [40, с. 10]	Фінансова безпека підприємства – це кількісно та якісно детермінований рівень його фінансового стану, що забезпечує стабільну захищеність його пріоритетних збалансованих фінансових інтересів від ідентифікованих реальних і потенційних загроз зовнішнього і внутрішнього характеру, параметри якого визначаються на основі його фінансової філософії і створюють необхідні передумови фінансової підтримки його зростання в поточному і перспективному періодах.
П.О. Нікіфоров, С.С. Куперівська [44, с. 87]	Фінансово безпечна компанія – це та, яка виважено і оптимально підходить до використання і управління своїми фінансовими ресурсами, здійснює чіткий їх контроль, оперативно реагує на будь-які загрози, внутрішні чи зовнішні, з метою їх мінімізації або уникнення без шкоди для загальної діяльності.
Р.С. Папехін [45, с. 2]	Фінансова безпека – визначає граничний стан фінансової стійкості, в якому повинно знаходитися підприємство для реалізації своєї стратегії, характеризується спроможністю підприємства протистояти внутрішнім і зовнішнім загрозам.
Н.Й. Реверчук [52, с. 13]	Фінансова безпека підприємства – це захист від можливих фінансових втрат і попередження банкрутства підприємства, досягнення найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів.
Н.С. Самбуріна [53, с. 36]	Фінансова безпека підприємства – це стан захисту від загроз, що виникають у процесі його розвитку та функціонування, як суб'єкт фінансових відносин.
В.В. Шелест [56, с. 182]	Фінансова безпека підприємства – це такий фінансовий стан, який характеризується збалансованістю, стійкістю до внутрішніх і зовнішніх впливів, дозволяє забезпечити ефективну діяльність підприємства за рахунок оптимального залучення майна, переданого установниками в управління в довгостроковому періоді.

У процесі аналізу табл. 1.1, можна побачити, що в економічній теорії фінансову безпеку підприємства розглядають, як правило, у таких аспектах:

- як одну із складових економічної безпеки (науковці – Н.Н. Пойда-Носик, І.О. Бланк) [15, 47];
- як самостійний об'єкт управління (науковці – К.С. Горячева, Л.С. Мартюшева) [20, 40].

Сутність поняття «фінансова безпека підприємства» науковці трактують у двох розрізах:

- як стан захищеності інтересів підприємства (І.О. Бланк, Г.Л. Вознюк, К.С. Горячева, А.Г. Загородній, О.А. Кириченко) [15, 20, 27, 31];

- як стан ефективного використання ресурсів підприємства (О.В. Ареф'єва, Н.В. Ващенко, Л.І. Донець, Т.Б. Кузенко, Н.Й. Реверчук) [9, 23, 37, 52].

Існування різних підходів до визначення сутності фінансової безпеки підприємства значною мірою пояснюється багатоаспектністю аналізованого поняття, а тому для з'ясування змісту необхідно розглянути основні його характеристики:

- фінансова безпека підприємства є основним елементом системи його економічної безпеки, в загальному складі елементів економічної безпеки;

- фінансова безпека є системою кількісних і якісних параметрів фінансового стану підприємства, що в комплексі відображають рівень його фінансової захищеності;

- об'єктом забезпечення фінансової безпеки є сформована система пріоритетних фінансових інтересів підприємства, що потребують захисту в процесі фінансової діяльності;

- важливим цільовим спрямуванням фінансової безпеки підприємства є створення необхідних фінансових передумов стійкого зростання підприємства в поточному і перспективному періодах;

- основою формування фінансової безпеки підприємства є ідентифікована система реальних і потенційних загроз зовнішнього та внутрішнього характеру його фінансовим інтересам;

- організація системи фінансової безпеки підприємства припускає диференційований рівень кількісних і якісних параметрів захищеності фінансових інтересів;

- фінансова безпека підприємства є системою, що забезпечує стабільність важливих фінансових пропозицій розвитку підприємства, які формують захищеність його фінансових інтересів [15, с. 24].

На підставі проведеного аналізу та узагальнення наукових підходів (табл. 1.1) уточнимо сутність фінансової безпеки підприємства – це складова економічної безпеки яка відображає рівень захищеності фінансових інтересів підприємства залізничного транспорту від негативного впливу фінансових загроз, здатність його нарощувати фінансовий потенціал, зберігати фінансову стійкість, рівновагу і забезпечувати стабільне зростання у стратегічній перспективі розвитку інвестиційно-інноваційної діяльності.

Враховуючи наведене визначення фінансової безпеки, можна виділити такі умови забезпечення фінансової безпеки на підприємствах залізничного транспорту:

- високий ступінь гармонізації, узгодження фінансових інтересів підприємства з інтересами навколишнього середовища;

- наявність на підприємстві стійкої до загроз фінансової системи, яка спроможна забезпечувати реалізацію фінансових інтересів, місії та завдань;

- збалансованість і комплексність фінансових інструментів, що використовуються на підприємстві;

- постійний розвиток фінансової системи підприємства [29, с. 174].

Фінансова безпека підприємств має складну структуру, яка визначається складністю фінансових відносин як всередині самого підприємства залізничного транспорту, так і з суб'єктами зовнішнього середовища.

На сьогодні в економічній літературі не існує єдиної точки зору щодо складових структури фінансової безпеки. Так, І.О. Бланк виділяє у складі фінансової безпеки підприємства такі складові, як: фінансова безпека інвестиційної діяльності, фінансова безпека кредитної діяльності, фінансова безпека емісійної діяльності, фінансова безпека інноваційної діяльності [15, с. 31]. Дещо інакше структурує фінансову безпеку підприємства К.С. Горячева, яка вважає доцільним віднести до функціональної структури фінансової безпеки

бюджетну, грошово-кредитну, валютну, банківську, фондову, страхову складові [20, с. 66]. О.І. Судакова відносить до складу фінансової безпеки підприємства наступні структурні складові: бюджетну, грошово-кредитну, валютну, банківську, інвестиційну, фондову, страхову [54, с. 141]. Л.О. Матвійчук у структурі фінансової безпеки, окрім бюджетної, банківської, страхової, фондової та інвестиційної складових, виділяє також зовнішньоекономічну складову та розмежовує грошову та кредитну складові безпеки [42, с. 195].

Отже, проаналізувавши погляди науковців щодо структуризації фінансової безпеки підприємств, можна виділити наступні основні складові:

1. Бюджетна складова регулює питання взаємовідносин підприємства з бюджетами різних рівнів з приводу сплати податків та зборів, отримання податкового кредиту, бюджетних асигнувань, відшкодування податку на додану вартість тощо. До основних негативних впливів належать порушення платіжної дисципліни, зростання дебіторської та кредиторської заборгованостей за розрахунками з бюджетом і позабюджетними фондами, збільшення податкового навантаження.

2. Банківська складова направлена на взаємовідносини підприємства з комерційними банками з питань кредитних та депозитних операцій, відкриття поточних рахунків, здійснення безготівкових розрахунків тощо. Загрозу для даної складової фінансової безпеки підприємства становить зростання відсоткових ставок по кредитах, зменшення прибутковості депозитних операцій, зниження кредитного рейтингу підприємства.

3. Страхова складова полягає у врегулюванні взаємовідносин підприємства з страховими компаніями з приводу страхування майна підприємства, підприємницьких та фінансових ризиків, страхування від нещасних випадків на виробництві, тощо. Негативний вплив на дану складову фінансової безпеки підприємства мають зростання кредиторської заборгованості за розрахунками зі страхування, неотримання страхових відшкодувань після настання страхових випадків.

4. Інвестиційна складова зводиться до врегулювання діяльності підприємства в інвестиційній сфері. Загрозами в даній сфері є зниження інвестиційної привабливості підприємства, неможливість залучення необхідного обсягу інвестицій.

5. Фондова складова направлена на врегулювання питань, що виникають під час випуску або продажу підприємством власних акцій, облігацій, векселів та купівлі цінних паперів інших підприємств. Загрозами для фондової складової фінансової безпеки є втрата контрольного пакету акцій, зниження ринкової вартості цінних паперів, що випускаються підприємством, недостатній обсяг реалізації додаткових випусків акцій.

6. Зовнішньоекономічна складова базується на взаємодії підприємства із зовнішніми контрагентами під час здійснення ним експортно-імпорتنих операцій. До основних негативних впливів належать скорочення обсягів продажів по експортно-імпорتنих операціях, несвоєчасна оплата товарів, робіт, послуг міжнародними партнерами, зростання кредиторської заборгованості по експортно-імпорتنих операціях.

Враховуючи специфічні особливості здійснення готівкових та безготівкових розрахунків підприємствами залізничного транспорту необхідно розмежовувати грошову та кредитну складову фінансової безпеки підприємства.

7. Грошова складова спрямована на врегулювання питань, що виникають під час готівкових розрахунків підприємства. Загрозу для даної складової фінансової безпеки підприємства становлять порушення платіжної дисципліни, зростання дебіторської заборгованості.

8. Кредитна складова регламентує відносини, які виникають в процесі надання/отримання комерційних та споживчих кредитів. Негативними тенденціями є відволікання коштів у дебіторську заборгованість, надмірне зростання кредиторської заборгованості.

9. У зв'язку із інтенсивним впровадженням автоматизованих інформаційних систем управління підприємством, використанням програмних продуктів, які направлені на полегшення фінансового обліку, здійснення

комплексної оцінки діяльності підприємства, виявлення основних тенденцій його розвитку, розрахунку базових нормативів для планування і прогнозування, оцінки кредитоспроможності підприємства, варто ввести до складу фінансової безпеки підприємства складову, що забезпечуватиме безпеку технологічного потенціалу для управління фінансами підприємства, тобто інноваційну складову. Функціями якої є: впровадження на підприємстві спеціалізованих програмних продуктів, направлених на забезпечення процесу прийняття управлінських рішень у сфері управління фінансовими ресурсами, своєчасне оновлення програмного забезпечення для здійснення фінансового аналізу, раціональне використання автоматизованих систем фінансового обліку. До основних негативних впливів можна віднести: старіння програмних продуктів для автоматизації аналізу та управління фінансами підприємством, фінансовий шпіонаж.



Рис. 1.1. Функціональна структура фінансової безпеки підприємства

Параметри кожної складової фінансової безпеки повинні забезпечити її збалансованість, а їх значення мають бути достатніми для забезпечення належної стійкості підприємства до дії загроз внутрішнього та зовнішнього середовища.

Рівень фінансової безпеки підприємства характеризує здатність протистояти його загрозам (потенційним або реальним діям фізичних чи

юридичних осіб, що порушують стан захищеності підприємства та здатні призвести до припинення його діяльності або до фінансових й інших втрат) або усувати збитки від негативних впливів на різноманітні аспекти безпеки.

Загроза фінансовій безпеці підприємства кількісно може визначатися як величина збитку або інший інтегральний показник, що характеризує ступінь зниження економічного потенціалу підприємства [18, с. 32].

Загрози фінансовій безпеці підприємства відрізняються різноманітністю. За джерелом виникнення всі загрози можна поділити на зовнішні та внутрішні. Для кожного підприємства залізничного транспорту зовнішні і внутрішні загрози суто індивідуальні, але містять елементи, характерні діяльності практично будь-якого підприємства. Зовнішні загрози не залежать від діяльності підприємства залізничного транспорту, вони відносяться до факторів ризику навколишнього середовища, в якому саме працює підприємство. До зовнішніх загроз фінансовій безпеці підприємства залізничного транспорту відносять: кризові ситуації в країні; політична нестабільність; часті зміни в нормативно-правових актах, кредитної, податкової та страхової політики; високий рівень інфляції; погіршення показників інвестиційної привабливості; агресивну купівлю акцій підприємства зовнішнім інвестором; природні катаклізми. Внутрішні загрози обумовлені, в першу чергу діяльністю самого підприємства, кваліфікацією його керуючого персоналу та фінансового менеджменту. Серед внутрішніх загроз можна виділити такі: розголошення власними співробітниками конфіденційної інформації; низька кваліфікація фахівців; неефективна робота служби безпеки й осіб, що відповідають за перевірки; неефективне фінансове планування та управління активами; неконкурентна цінова політика; неефективне управління ринком акцій підприємства; помилки у виборі дивідендної політики; помилки при організації інформаційної безпеки; недостатня увага до організації стратегічного планування та кризового менеджменту; порушення контрактів і договірних зобов'язань; слабе технічне озброєння підприємства.

Найбільшу небезпеку, як правило, становлять зовнішні загрози, які не піддаються виявленню і прогнозуванню. У той же час усунення внутрішніх загроз належить до компетенції органів управління підприємством [18, с. 35].

Залежно від джерела виникнення загрози поділяють на об'єктивні та суб'єктивні. Об'єктивні загрози фінансовій безпеці підприємства спричинені чинниками та явищами навколишнього середовища і виникають незалежно від прийнятих управлінських рішень. Серед цих загроз варто відзначити стан світової фінансової кон'юнктури, суспільно-політичні процеси в країні, наукові відкриття, форс-мажорні обставини тощо. Суб'єктивні загрози спричинені свідомими або несвідомими діями чи бездіяльністю суб'єкта безпеки, різних органів влади та організацій.

За ступенем важкості наслідків виділяють загрози з високою, значною, середньою і низькою важкістю наслідків. Висока важкість наслідків означає, що реалізація цих загроз може призвести до різкого погіршення фінансового стану підприємства, що спричинить припинення його діяльності або завдасть таких втрат, результатом яких стане ліквідація підприємства у короткій перспективі. Значний рівень важкості наслідків реалізації загроз передбачає ймовірність нанесення підприємству таких фінансових втрат, які негативно відобразяться на його діяльності в майбутньому і для подолання яких потрібні значні витрати часу та ресурсів. Середній ступінь важкості означає, що для подолання наслідків реалізації цих загроз фінансовій безпеці необхідні витрати, які співвимірні з поточними витратами (результатами діяльності) підприємства і наслідки яких можна подолати у короткостроковому періоді. Наслідки реалізації загроз фінансовій безпеці, що характеризуються низьким ступенем важкості, істотно не впливають на поточну діяльність підприємства, його позицію на ринку.

Загрози поділяються за об'єктом посягань. Об'єктами посягань виступають насамперед ресурси: трудові (персонал); матеріальні; фінансові; інформаційні. Загрози трудовим ресурсам здатні проявлятися у негативних впливах на фізичний або психологічний стан працівників з метою отримання конфіденційної інформації про підприємство. Результатом реалізації загроз

матеріальним ресурсам може бути втрата або псування виробничих фондів підприємства, пошкодження будівель, приміщень, систем зв'язку. Ненадійність постачальників та партнерів, фінансово-кредитних установ як результат реалізації загроз фінансовим ресурсам здатна спричинити втрату фінансових ресурсів, зменшення власного капіталу і зниження ринкової вартості підприємства, зменшення фінансової стійкості та ліквідності підприємства. Загрози інформаційним ресурсам полягають у несанкціонованому доступі й розголошенні науково-технічних розробок, ноу-хау, винаходів, конфіденційної інформації підприємства тощо.

За можливістю здійснення загрози фінансовій безпеці поділяються на реальні та потенційні. Реальні загрози існують об'єктивно в досліджуваній період часу або з достатньо великою ймовірністю здатні виникнути в наступні періоди, тобто їх реалізація є неминучою. Потенційні загрози можуть настати під час реалізації певних суб'єктивних чи об'єктивних умов.

За тривалістю дії загрози поділяють на тимчасові, які діють протягом обмеженого періоду часу, і постійні, які діють протягом усього періоду існування системи фінансової безпеки підприємства й фактично непереборні.

За частотою дії загрози фінансовій безпеці поділяються на одноразові, виникнення яких має одноразовий характер, та багаторазові, які проявляються час від часу або з певним інтервалом під впливом певних чинників внутрішнього й зовнішнього середовища.

Загрози фінансовій безпеці підприємства за суб'єктами поділяються на: загрози з боку кримінальних структур; загрози з боку конкурентів; загрози з боку контрагентів; загрози з боку власних працівників; загрози з боку держави; форс-мажорні загрози.

За формою збитку виділяють загрози, реалізація яких завдає прямого збитку, і загрози, реалізація яких призведе до упущеної вигоди (табл. 1.2).

Класифікація загроз фінансовій безпеці підприємства залізничного транспорту [18, 26]

Класифікаційні ознаки	Види загроз
За місцем виникнення	- зовнішні; - внутрішні.
За сферою походження	- економічні; - виробничі; - соціальні; - законодавчі.
За джерелами виникнення	- об'єктивні; - суб'єктивні.
За можливістю реалізації	- реальні; - потенційні.
За тривалістю дії	- тимчасові; - постійні.
За ступенем важкості наслідків	- з високим ступенем важкості; - зі значним ступенем важкості; - з середнім ступенем важкості; - з низьким ступенем важкості.
За суб'єктами загроз	- загрози з боку кримінальних структур; - загрози з боку контрагентів; - загрози з боку власних працівників; - загрози з боку держави.

Враховуючи різноманітний прояв загроз фінансовій безпеці, одну і ту ж загрозу можна одночасно відносити до різних груп класифікації. Для досягнення максимального ступеня захисту від цих загроз необхідна певна діяльність, яка повинна забезпечити фінансову безпеку підприємства. Розгляд загроз дає змогу підготувати основу для аналізу ефективності заходів, що застосовуються для забезпечення фінансової безпеки підприємства [18, с. 37].

Для попередження загроз фінансовій безпеці важливим є визначення множини завдань, які потребують першочергового вирішення, зокрема: забезпечити й постійно підтримувати високий рівень кваліфікації працівників; забезпечити розвиток техніко-технологічних можливостей та потужностей підприємства з метою досягнення необхідного рівня конкурентоспроможності; досягти високої ефективності менеджменту підприємства; забезпечити фінансову стійкість та економічне зростання підприємства.

Важливість проблеми забезпечення фінансової безпеки підприємства визначає такі головні сфери діяльності для створення ефективної системи фінансової безпеки підприємства та механізму її моніторингу, як: стратегічне планування фінансово-господарської діяльності підприємства; бюджетування як найефективніший метод планування з метою забезпечення безпеки; оперативне управління фінансово-господарською діяльністю підприємства; організація поточного контролю за виконанням планів (програм) діяльності підприємства та фінансовими бюджетами.

Падіння економіки України внаслідок карантинних обмежень, у відповідь на поширення COVID-19, пов'язана з пандемією невизначеність вимагає об'єктивного і неупередженого оцінювання фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту з метою своєчасної діагностики і попередження загроз, а також організації ефективної системи фінансової безпеки підприємства.

1.2. Система фінансової безпеки і принципи її організації на залізничному транспорті

Фінансова безпека підприємств залізничного транспорту є провідною складовою їх економічної безпеки, яка віддзеркалює систему взаємовідносин між суб'єктами господарювання в фінансовій сфері. Однією із найважливіших умов забезпечення стійкого зростання підприємств залізничного транспорту і формування позитивних результатів їх фінансової діяльності є організація ефективної системи фінансової безпеки, яка забезпечить захист від загроз. Для організації системи фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту, перш за все, необхідно з'ясувати, що вкладається в поняття «система фінансової безпеки», і які основні принципи її побудови.

Сутність та складові системи фінансової безпеки підприємств досліджувалися такими вітчизняними вченими, як: О.В. Ареф'єва [9], О.І. Барановський [10], І.О. Бланк [15], Н.В. Ващенко [23], Л.І. Донець [23], М.І. Камлик [28], В.І. Ярочкін [57] та інші.

Вагомий внесок у дослідження проблеми організації системи фінансової безпеки підприємств зробили провідні західні вчені: Т. Аллісон, М. Бертонеш, Юд. Брігхем, Дж.-К. Ван Хорн, К. Жюгляр, М. Мілер, Ф. Модільяні, Дж. Найт, Г. Фостер, У. Шарп, Й. Шумпетер.

Техніко-економічні особливості та переваги залізничного транспорту, а саме масовість перевезень, висока провізна здатність залізничних шляхів, можливість перевезення самого широкого спектру вантажів, регулярність перевезень, невисока собівартість перевезень порівняно з іншими видами транспорту, вказують на те, що стабільне та ефективне функціонування залізничного транспорту є важливою та необхідною умовою для забезпечення національної безпеки, обороноздатності і подальшого економічного зростання України. Отже, виникає необхідність організації ефективної системи фінансової безпеки на підприємствах залізничного транспорту, яка покликана на своєчасне виявлення та запобігання зовнішнім та внутрішнім загрозам, забезпечення захисту інтересів підприємств та досягнення ними основної мети діяльності.

Серед загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту відділяють як загрози у фінансово-економічній сфері, так і загрози у виробничій сфері, а саме зниження рівня безпеки процесу перевезень. Пошкодження майна підприємств залізничного транспорту, об'єктів інфраструктури, рухомого складу тощо, по-перше, може призвести до загибелі людей, по-друге, виникає необхідність відновлення пошкоджених об'єктів [58, с. 120].

На даний час серед проблемних питань в організації системи фінансової безпеки, які вимагають негайного вирішення, залишаються невизначеність у сфері законодавства щодо реформування та подальшого розвитку підприємств залізничного транспорту, виявлення загроз у сфері фінансово-економічної діяльності галузі, шляхів їх попередження і нейтралізації.

У сучасній вітчизняній та зарубіжній науковій літературі немає однозначного трактування поняття «система фінансової безпеки підприємства». Проте, перш, ніж визначити зміст даного поняття необхідно розглянути сутність терміну «система», який надзвичайно часто застосовується в наукових

дослідженнях і є об'єктом постійних дискусій. Існує безліч пояснень цього поняття: відносно якісних характеристик «система» – це комплекс елементів, що знаходяться у взаємодії (Л. Берталанфі) [13, с. 30]; «система» – це відмежована від зовнішнього середовища сукупність взаємозв'язаних частин, яка володіє якісно вищими та складнішими властивостями в порівнянні із сумою властивостей її частин й характеризується певним складом компонентів і певним способом їх взаємодії (І.М. Дудник) [24, с. 10]; «система» – це будь-яка сутність, концептуальна або фізична, що складається із взаємозалежних частин (Р.Л. Акоф) [7, с. 145]. Отже, узагальнення наукових досліджень сутності терміну «система» дає змогу визначити, що це об'єднання деякого розмаїття в єдине і чітко розчленоване ціле, елементи якого по відношенню до цілого та іншим частинам займають відповідні їм місця.

Що ж стосується поняття «система безпеки підприємства», то В.І. Ярочкін визначає його як організовану сукупність спеціальних органів, служб, засобів, методів та заходів, що забезпечують захист життєво важливих інтересів підприємства від внутрішніх та зовнішніх загроз [57, с. 9]. О.А. Грунін і С.О. Груніна розглядають систему безпеки підприємства як обмежену множину взаємопов'язаних елементів, що забезпечують безпеку підприємства та досягнення ним цілей бізнесу [22, с. 38]. Л.М. Худолій трактує в такий спосіб систему фінансової безпеки підприємства – «...комплексне поняття, до складу якого входять суб'єкти, об'єкти та механізм реалізації безпеки на підприємстві» [59].

Таким чином, з урахуванням сфери надання транспортних послуг можна зазначити, що система фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту – це сукупність взаємопов'язаних елементів, підсистем, фінансових інструментів, методів та заходів, що забезпечують безпеку підприємства та досягнення ним основної мети діяльності.

В основі розробки комплексної системи забезпечення фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту повинна лежати визначена концепція, бачення її структури, яка передбачає розуміння таких методичних положень, що:

- кожне підприємство є системою, що включає різні, пов'язані між собою, складові елементи, причому якісні риси якої не властиві її частинам й компонентам. Саме на межі внутрішніх і зовнішніх зв'язків системи можуть утворюватися прогалини, через які реалізуються різні види загроз її фінансової безпеки, для забезпечення належного ступеня захисту від них і необхідно протиставити діяльність, яка б носила системний характер;

- система фінансової безпеки не може бути однаковою в різних підприємствах, її відмінність та унікальність залежить від спеціалізації та структури виробничої діяльності та виробничого потенціалу, місця підприємства на ринку, кваліфікації та дисциплінованості кадрів тощо;

- система фінансової безпеки окремого підприємства є відносно самостійною й відособленою по відношенню до аналогічних систем безпеки інших суб'єктів підприємницької діяльності;

- система фінансової безпеки підприємства може бути тільки комплексною, її забезпечення тісно пов'язано з рівнем забезпечення науково-технічної, кадрової, екологічної, інформаційної, фізичної безпеки та інших;

- ефективне забезпечення фінансової безпеки підприємства можливе за умов, коли вибір та застосування сил, засобів та охоронних заходів здійснюється на основі детально продуманої концепції.

Таким чином, комплексну систему фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту можна трактувати як комплекс взаємопов'язаних організаційно-правових заходів, що здійснюються спеціальними службами, підрозділами, спрямованих на захист життєво важливих інтересів підприємства від реальних або потенційних загроз для забезпечення успішного фінансового розвитку.

Концепція системи забезпечення фінансової безпеки повинна включати мету, завдання, принципи діяльності, об'єкти та суб'єкти, стратегію та тактику.

Метою системи фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту є своєчасне виявлення і запобігання як зовнішніх, так і внутрішніх небезпек і загроз, забезпечення захищеності діяльності підприємства і здатність до

збереження та нарощення фінансового потенціалу з метою стабільного розвитку в майбутньому.

До основних завдань комплексної системи фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту можна віднести:

- забезпечення економічної ефективності господарської діяльності підприємства, його фінансової стабільності та фінансової незалежності;

- захист капіталу підприємства, майна, законних прав та комерційних інтересів від протиправних посягань з боку конкурентів і кримінальних угруповань;

- збір та аналіз заінтересованої інформації для опрацювання ефективних й дієвих управлінських рішень з питань стратегії і тактики розвитку системи фінансової безпеки підприємства;

- забезпечення високої конкурентоздатності продукції, товарів та послуг на основі ефективного менеджменту та маркетингу підприємства;

- збір, аналіз та оцінка інформації про партнерів, конкурентів, клієнтів, інших фізичних та юридичних осіб, з метою прийняття превентивних заходів і попередження реальних та можливих загроз фінансовій безпеці;

- організація навчання персоналу підприємства та контролю щодо дотримання ним відповідних вимог, норм та правил, спрямованих на забезпечення фінансової безпеки;

- розробка інструкції про допуск персоналу підприємства до роботи з документами, що містять комерційну таємницю, що охороняється законом, організація ведення закритого діловодства;

- інші завдання, спрямовані на забезпечення фінансової безпеки підприємства та його сталий розвиток.

Система фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту покликана виконувати певні функції, найзначніші з них: прогнозування, виявлення, запобігання, ослаблення небезпек і загроз; забезпечення захищеності діяльності підприємства та його персоналу, збереження майна, створення

сприятливого конкурентного середовища, ліквідація наслідків нанесеного збитку й інші.

Розглядаючи систему фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту, необхідно визначити основні її характеристики (рис. 1.2).

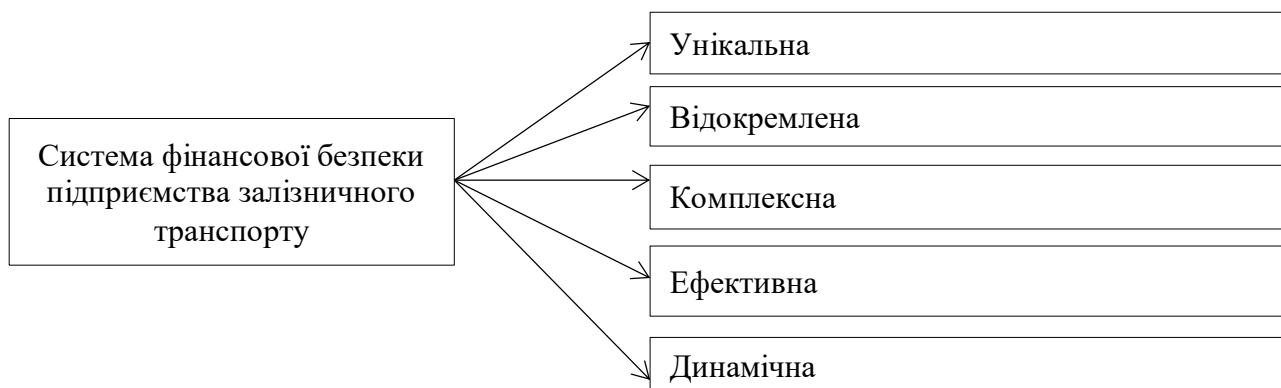


Рис. 1.2. Основні характеристики системи фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту (розроблено на основі [47, 52, 57])

Унікальність системи фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту визначається особливостями кожного конкретного підприємства та залежить від його розмірів, виробничо-технічних, фінансових і організаційних можливостей. Самостійність системи полягає у її відокремленості від інших виробничих одиниць. Комплексність системи фінансової безпеки полягає у забезпеченні безпеки усіх її функціональних складових. Динамічність системи полягає у забезпеченні можливостей швидкої зміни послідовності дій та стратегії забезпечення фінансової безпеки при зміні факторів та умов фінансового середовища підприємства. Основним положенням є ефективність системи фінансової безпеки, оскільки унікальність, динамічність, самостійність та комплексність системи не дає жодних гарантій, що ця система буде діяти, окрім того, діяти ефективно [5, с. 48].

Організація системи фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту повинна дотримуватися наступних принципів:

- принцип комплексності, передбачає створення цілісної системи фінансової безпеки, яка забезпечить захист інтересів підприємства від небезпек

та загроз, непередбачуваних обставин під час реалізації його фінансової стратегії;

- своєчасності та адекватності, передбачає побудову такої системи фінансової безпеки, яка б могла на ранніх стадіях виявляти різноманітні руйнівні фактори та вживати заходи на попередження їх негативного впливу на діяльність підприємства;

- безперервності, полягає в постійному, неперервному функціонуванні системи фінансової безпеки підприємства;

- законності, передбачає побудову системи фінансової безпеки підприємства на основі чинного законодавства;

- плановості, передбачає організацію діяльність спрямовану на забезпечення фінансової безпеки підприємства на основі комплексних програм і планів;

- економності, полягає в тому, щоб витрати на реалізацію системи фінансової безпеки підприємства були обґрунтованими і не перевищували рівня, за якого втрачається економічна доцільність їх здійснення;

- взаємодії, базується на процесі безпосереднього або опосередкованого впливів різних структурних елементів фінансової безпеки підприємства один на одного;

- альтернативності, базується на виявленні і обґрунтуванні кількох варіантів виходу з кризової ситуації для досягнення бажаного результату;

- ефективності, полягає в оптимальному поєднанні усіх компонентів фінансової безпеки підприємства;

- інтегрованості, забезпечує інтегрування фінансової безпеки у систему загальної безпеки підприємства [22, 23, 57].

Система фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту будується відповідно до політики та стратегії безпеки.

Політика безпеки являє собою систему поглядів, заходів, рішень, дій у галузі безпеки, що створюють умови, сприятливе середовище для досягнення цілей бізнесу.

Стратегія фінансової безпеки підприємства займає особливе місце в системі загальної стратегії, одночасно пов'язуючи в одне ціле фінансові ресурси, грошові потоки та задачі підприємства (рис. 1.3). Стратегія фінансової безпеки визначає конкурентні позиції підприємства, зумовлює можливість додаткового залучення кредитних ресурсів, забезпечує надходження виручки відповідно до ступеню ефективності використання всіх наявних ресурсів та можливостей підприємства, і являє собою сукупність приватних взаємоузгоджених і взаємозумовлених складових, які об'єднує єдина глобальна мета – захист фінансових інтересів.

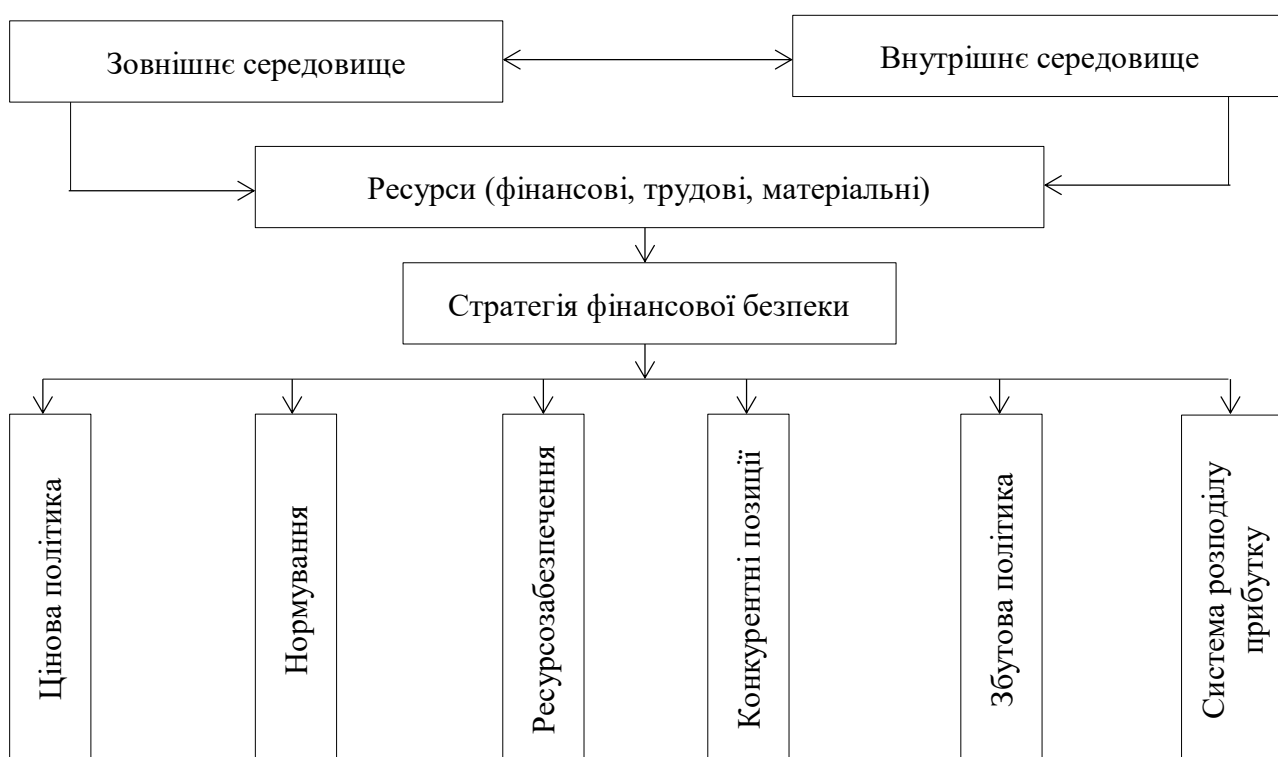


Рис. 1.3. Формування стратегії фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту (розроблено на основі [41, 49])

Наступними складовими системи фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту є об'єкти та суб'єкти системи, які тісно взаємозалежні.

Об'єктом фінансової безпеки виступає фінансова діяльність підприємства, безпеку якої необхідно забезпечити. До суб'єктів системи фінансової безпеки

підприємства залізничного транспорту належать ті особи, підрозділи, служби, які безпосередньо забезпечують фінансову безпеку, а саме:

- внутрішні суб'єкти – працівники власної служби безпеки та підрозділи, що безпосередньо здійснюють діяльність із захисту фінансової безпеки підприємства, а також спеціальні суб'єкти – фінансовий, юридичний відділи;

- зовнішні суб'єкти – зовнішні організації, які створюють умови для ефективного забезпечення фінансової безпеки підприємства (законодавчі та виконавчі органи влади, правоохоронні органи, судові органи, система відповідних навчально-наукових закладів та установ, недержавні охоронні агентства, аналітичні центри та інформаційні служби).

Серед існуючих суб'єктів, що забезпечують захист фінансової безпеки, найбільше значення має власна служба безпеки підприємства залізничного транспорту.

Формування системи безпеки і насамперед створення її органів (суб'єктів) залежить від розмірів підприємства залізничного транспорту, його економічних, фінансових, виробничо-технічних, інформаційних, інтелектуальних, професійних, організаційних та інших можливостей. Як показує досвід, малі підприємства найчастіше користуються послугами зовнішніх спеціалізованих приватних організацій: консалтингових, охоронних, інформаційних та інших. Середні підприємства можуть використовувати комбіновану систему безпеки, з одного боку, в разі потреби одержувати послуги від зовнішніх організацій, з іншого – активно спиратися на можливості своїх служб і підрозділів. Для великого підприємства доцільно створити своєю власну службу безпеки.

Одним з найважливіших елементів системи фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту є механізм її забезпечення, що являє собою сукупність законодавчих актів, правових норм, спонукальних мотивів і стимулів, методів, заходів, сил і засобів, за допомогою яких суб'єкт впливає на об'єкт для досягнення цілей безпеки і розв'язання завдань, які стоять перед нею.

Механізм забезпечення фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту реалізується через: стратегічне планування забезпечення фінансової

безпеки підприємства та стратегічне планування його фінансово-господарської діяльності; оперативне оцінювання рівня забезпечення фінансової безпеки підприємства та вироблення рекомендацій; оперативне планування фінансово-господарської діяльності підприємства; практичну реалізацію розроблених планів.

Рушійним механізмом системи фінансової безпеки є організаційні структури, які вона формує для власного захисту. Функціональний аспект структури системи фінансової безпеки потребує наявності в системі безпеки двох основних підрозділів:

- підсистему виявлення джерел загроз і небезпек та їх моніторингу в зовнішньому середовищі (ділову розвідку);

- підсистему захисту підприємства від загроз та небезпек.

Головна функція підсистеми ділової розвідки – одержання інформації про загрози і небезпеки в зовнішньому середовищі підприємства. Друга і більша складова системи фінансової безпеки – це підсистема захисту, головна функція якої – відбиття небезпечних дій проти підприємства з зовнішнього і внутрішнього середовища, які можуть порушити її статус, структуру, позбавити доходів, призвести до втрати статусу та іміджу.

З урахуванням наведеного й усвідомлюючи, що дія практично будь-якої загрози може викликати зниження фінансової стійкості підприємства залізничного транспорту та навіть кризовий фінансовий стан відповідним буде створення на підприємствах саме системи фінансової безпеки, складові якої представлені на рис. 1.4.

Метою системи фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту повинно бути своєчасне виявлення та запобігання всіх можливих загроз для забезпечення фінансової стійкості та економічного розвитку підприємства.

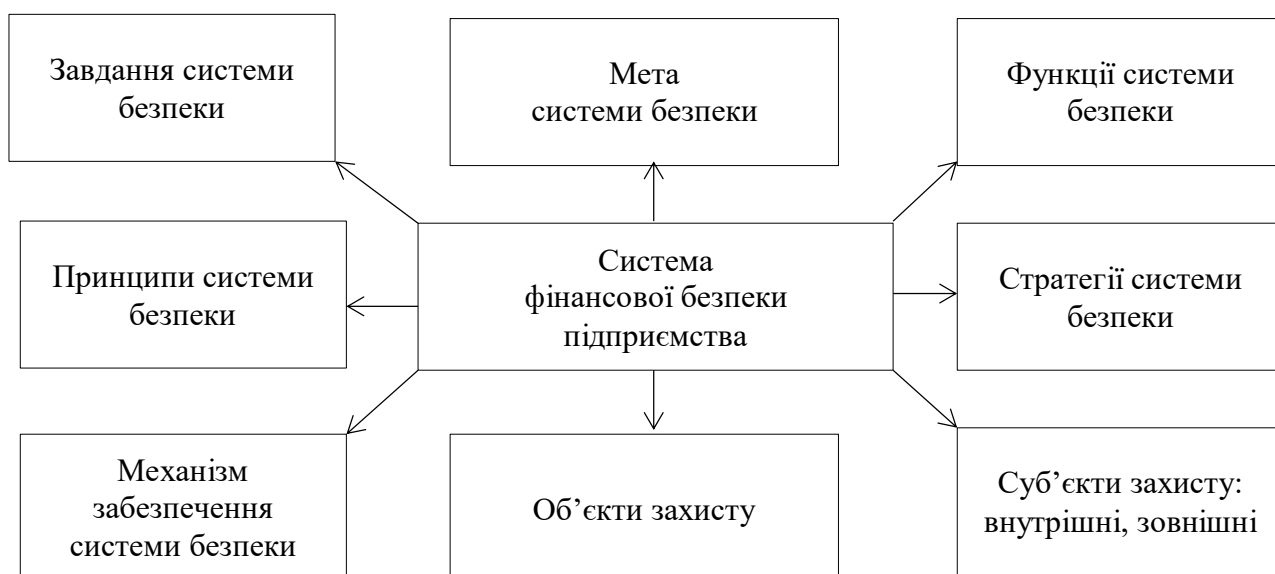


Рис. 1.4. Складові системи фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту

Таким чином, фінансова безпека підприємства залізничного транспорту в ринковій економіці, а особливо сьогодні в умовах невизначеності розвитку економіки, повинна плануватись і прогнозуватись. На підприємствах залізничного транспорту необхідна організація системи фінансової безпеки, яка дозволить: забезпечити достатню фінансову незалежність підприємства у довгостроковому періоді; забезпечити оптимальне залучення та ефективне використання фінансових ресурсів підприємства; ідентифікувати небезпеки та загрози стану підприємства і розробити заходи для їх вчасного усунення; самостійно розробляти та впроваджувати фінансову стратегію.

1.3. Механізм формування організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту

На сьогодні робота залізничного транспорту України ускладнюється вимогами, які диктує зовнішнє середовище. Так, посилюється конкуренція з боку інших видів транспорту (в першу чергу, автомобільного), і відповідно з'являється необхідність формування внутрішнього імунітету та зовнішньої

захищеності від посилення можливого негативного впливу зовнішніх та внутрішніх загроз фінансовій безпеці.

Щоб досягти головної мети функціонування залізничного транспорту, а саме забезпечення потреби в перевезенні вантажів і пасажирів при дотриманні високих стандартів якості в обслуговуванні споживачів, необхідна термінова модернізація залізничного транспорту, постійне оновлення техніки, впровадження сучасних технологій ремонту рухомого складу, передавальних пристроїв і інфраструктури, вдосконалення процесів організації праці і системи управління. Ключовим моментом в досягненні цієї мети є розробка чіткого механізму здійснення фінансової безпеки, який знаходить своє втілення в оптимізації рівня фінансової безпеки.

Механізм забезпечення фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту – це сукупність засобів і методів, а також система організації їх використання з метою забезпечення захисту фінансових інтересів підприємства від внутрішніх і зовнішніх загроз, як у поточному стані, так і в перспективі [50, с. 140].

Серед науковців існують різні точки зору з приводу складу механізму забезпечення фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту. Одним з найбільш комплексних можна вважати підхід К.С. Горячевої, яка виділяє наступні елементи механізму: сукупність фінансових інтересів підприємства, функції, принципи і методи управління, організаційну структуру, управлінський персонал, техніку і технології управління, фінансові інструменти, критерії оцінки рівня фінансової безпеки [21, с. 11]. В свою чергу механізм формування та використання управлінського потенціалу на думку Л.М. Прокопишина – це сукупність підходів, принципів, заходів, методів і методики моніторингу стану управлінського потенціалу, які стимулюють дію механізму і повинні використовуватись його суб'єктами з метою досягнення ефективності їх функціонування [50, с. 141].

Головна мета розробки та застосування механізму формування організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства

залізничного транспорту полягає в створенні і реалізації необхідних організаційно-управлінських ресурсів та компетенцій, що забезпечать максимізацію рівня їх фінансової безпеки.

Дія механізму повинна бути направлена на забезпечення організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки в діяльності підприємства залізничного транспорту як в даний час, так і на перспективу. Якщо в першому випадку домінують такі умови забезпечення фінансової безпеки, як мінімізація витрат і розширення сфери використання послуг підприємства інфраструктури, то в останньому – це адаптація до нововведень, розширення управлінських компетенцій, розширення виробництва і його диверсифікація.

До основних підходів щодо побудови механізму формування організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту слід віднести системний, предметний, інтеграційний і ситуаційний підходи.

Предметний підхід базується на розгляді компетенцій управлінського потенціалу та можливостей організаційної структури підприємства, шляхом застосування інформаційних технологій та систем управління знаннями персоналу та систем прийняття управлінських рішень.

Ситуаційний підхід характеризується необхідністю вибору методів впливу організаційно-управлінського потенціалу на рівень фінансової безпеки відповідно до умов конкретної ситуації.

Особливістю інтеграційного підходу є концентрація уваги на виявленні взаємозв'язку між елементами організаційно-управлінського потенціалу та взаємозв'язку між суб'єктами управління.

Системний підхід до побудови механізму формування організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства припускає, що необхідно враховувати всі реальні умови його діяльності, а сам механізм повинен мати чітко обкреслені елементи, схему їх дії і взаємодії. Вказаний підхід, доцільно використовувати при розробці механізму формування

організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту.

Отже, розробка ефективного механізму формування організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту як сукупності цілеспрямованих дій і засобів, необхідних для їх здійснення, визначення його складу і структури є однією з першочергових передумов досягнення максимального рівня фінансової безпеки на сьогоднішній день і в майбутньому. Реалізація цієї мети неможлива без розуміння структури механізму формування організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки [21, с. 12].

Механізм формування організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту являє собою комплекс спрямованих на досягнення головної мети взаємопов'язаних елементів таких, як цілі, принципи, методи, важелі, інструменти, об'єкт, суб'єкт, критерії, інформаційно-аналітичне забезпечення та функції. Схематично механізм формування організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту наведено на рис. 1.5.

Суб'єктами можуть виступати внутрішні кадрові одиниці підприємства (маркетингова служба, юридичний підрозділ, решта персоналу та підрозділи підприємства, які в межах своїх посадових інструкцій та положень про підрозділи зобов'язані приймати міри щодо забезпечення безпеки підприємства) чи зовнішні органи та організації, які функціонують самостійно і не підпорядковуються керівництву підприємства, але при цьому їх діяльність здійснює істотний вплив на безпеку підприємства (органи законодавчої влади; органи виконавчої влади; суди; правоохоронні органи; науково-освітні заклади).

Об'єктом є рівень організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства.

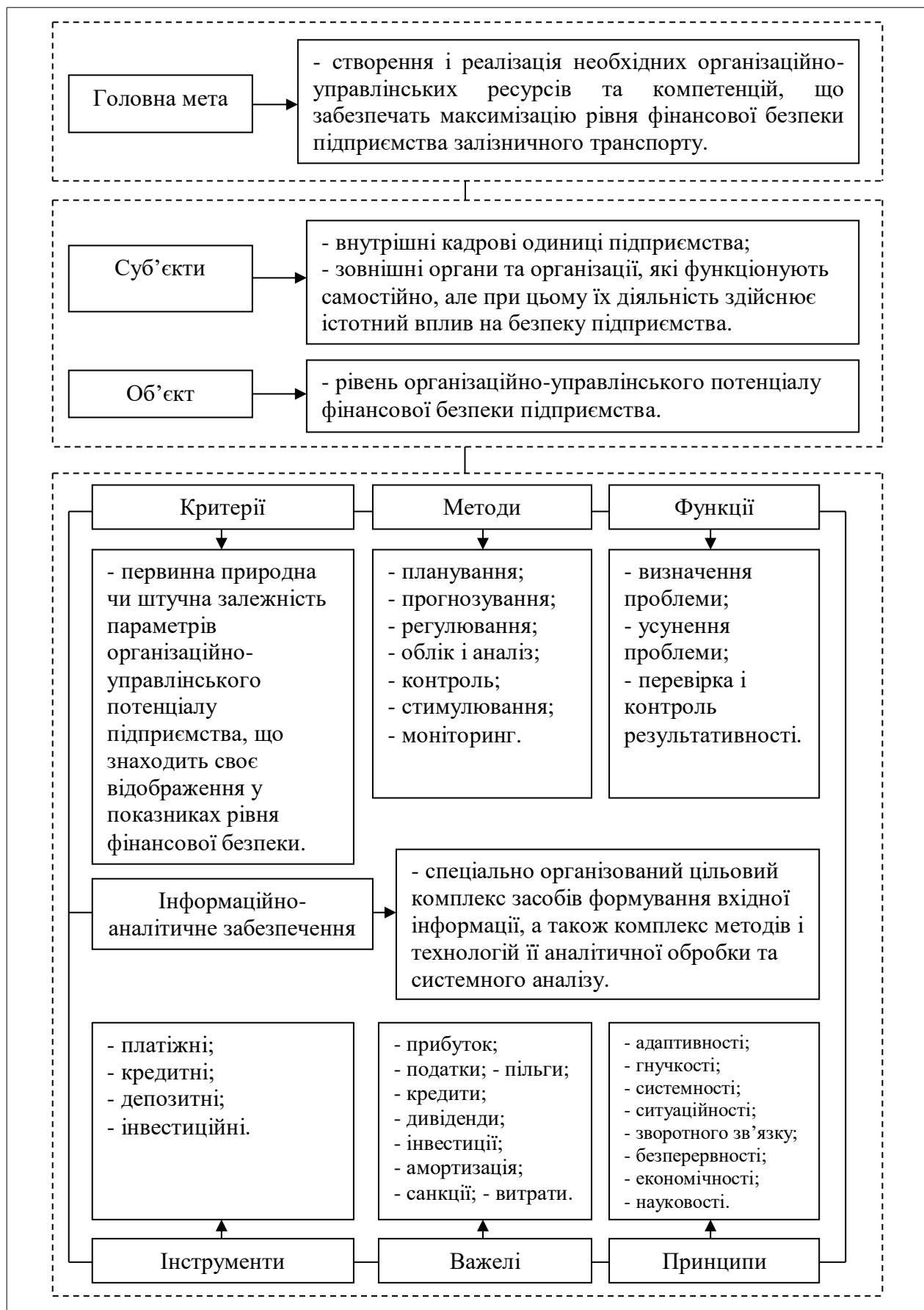


Рис. 1.5. Механізм формування організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту

Інформаційно-аналітичне забезпечення формування організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту – це спеціально організований цільовий комплекс засобів формування вхідної інформації щодо рівня організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки з урахуванням мінливості зовнішнього середовища, а також комплекс методів і технологій її аналітичної обробки та системного аналізу, який є основною складовою процесу прийняття управлінських рішень щодо визначення та формування необхідного підприємству організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки.

Одним з найважливіших елементів механізму є фінансові методи або організаційно-економічні форми забезпечення фінансової діяльності. До основних з них належать: планування – діяльність з формування, використання централізованих і децентралізованих фінансових ресурсів; управління – втручання у розподільчі процеси з метою ліквідації диспропорцій, викликаних нераціональним перерозподілом грошових коштів; фінансовий контроль – перевірка правильності вартісного розподілу та перерозподілу за відповідними напрямками грошових коштів та їх цільовим використанням; фінансове стимулювання – відбувається за допомогою фінансових важелів і стимулів (податки, субсидії, податкові пільги, прискорена амортизація та інше) [21, с. 13].

До складу фінансових інструментів забезпечення фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту, що визначають її фінансові відносини можна віднести: платіжні інструменти, кредитні інструменти, депозитні інструменти, інвестиційні інструменти, інструменти страхування. Фінансові важелі забезпечення фінансової безпеки – це система стимулів та заохочень для менеджерів за ухвалення ефективних управлінських рішень і система санкцій за негативні наслідки їх дій у сфері фінансової безпеки, а також загальний внутрішній механізм управління підприємством, заснований на його власній фінансовій філософії.



Рис. 1.6. Принципи формування організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту

Окрім критеріїв процес формування організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки повинен відповідати низці принципів, які ґрунтуються на поєднанні в єдину систему принципів формування фінансової безпеки та окремо принципів формування організаційно-управлінського потенціалу підприємства залізничного транспорту (рис. 1.6).

В.О. Ареф'єв із сукупності загальних та специфічних принципів формування фінансової безпеки пропонує враховувати такі принципи: взаємозв'язок елементів системи, багатоваріантність напрямків розвитку, комплексність розроблення стратегії [9, с. 100]. І.В. Демченко наводить наступні: єдності, автономності, самостійності, гнучкості, нейтралізації, комплексності, системності, інформативності, економічності. Серед принципів формування організаційно-управлінського потенціалу особливим чином, на думку Л.М. Прокопишина, виділяють безперервність, адаптивність та принцип зворотного зв'язку [50, с. 141].

Врахування окресленого кола принципів (рис. 1.6) сприяє підвищенню ефективності розвитку підприємства в цілому, та його окремих підрозділів. Дотримання зазначених принципів суттєво знизить вірогідність отримання негативних результатів планування фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту. Деякі науковці вважають, що основним критерієм забезпечення фінансової безпеки підприємства слід вважати наявність прибутку, обсяги якого забезпечують розвиток підприємства. Саме на основі цього критерію можна будувати всю систему показників фінансової безпеки суб'єкта господарювання. Критерії формування організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту – це первинна природна чи штучна залежність параметрів організаційно-управлінського потенціалу підприємства, що знаходить своє відображення у показниках рівня фінансової безпеки.

Отже, приділяючи увагу розробці механізму формування організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства залізничного

транспорту, необхідно приділяти увагу сутності самого механізму та аналізу його складових, які знаходяться в безперервному взаємозв'язку.

Висновки до розділу 1

У першому розділі було досліджено сутність фінансової безпеки підприємства та її місце в системі економічної безпеки, виділено її складові, визначено особливості формування системи фінансової безпеки і принципи її організації на підприємстві залізничного транспорту, обґрунтовано потребу у формуванні механізму організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту. Виходячи з цього можна зробити наступні висновки:

1. Огляд літературних джерел і проведені дослідження дають підставу стверджувати, що фінансова безпека підприємства – це здатність підприємства самостійно розробляти і проводити фінансову стратегію у відповідності з цілями загальної, корпоративної стратегії в умовах невизначеного і конкурентного середовища. Сутність фінансової безпеки підприємства полягає у наявності такого його фінансового стану, який характеризується: збалансованістю; стійкістю до загроз; здатністю забезпечувати реалізацію фінансових інтересів, а також місії і завдань достатніми обсягами фінансових ресурсів та спрямованістю на ефективний і сталий розвиток. Проаналізувавши погляди науковців щодо структуризації фінансової безпеки підприємств, нами було виділено наступні основні складові: бюджетну; банківську; страхову; інвестиційну; фондову; зовнішньоекономічну; грошову; кредитну; інноваційну. Сучасний етап розвитку суспільних відносин і конкурентна боротьба на ринку вимагає від підприємств швидкого реагування на зовнішній світ у цілому, а особливо на дії зовнішніх чинників у контексті загроз фінансовій стабільності і добробуту підприємства. Фінансова безпека підприємства повинна бути постійно на належному рівні, що зумовлюється об'єктивно наявним для кожного суб'єкта господарювання

завданням забезпечення стабільності функціонування та досягнення головних цілей своєї діяльності.

2. Для забезпечення фінансової безпеки підприємству необхідно мати достатню суму фінансових ресурсів, оптимальну їх структуру, різноманітні джерела їх формування, постійно зростаючий дохід та прибуток; підтримувати фінансову стійкість, платоспроможність і ліквідність, фінансову рівновагу, оптимальну структуру капіталу, гнучкість при ухваленні фінансових рішень; постійно зростаючу вартість підприємства. Для цього бажано, щоб на підприємстві діяла система фінансової безпеки, яка дає змогу здійснити практичні заходи щодо зменшення негативного впливу внутрішнього і зовнішнього середовища. Принципи організації системи фінансової безпеки підприємства складають базу для визначення заходів, спрямованих на запобігання загрозам, мінімізації ризиків та фінансових втрат підприємства, його власників, керівництва, персоналу, держави, кредиторів.

На підприємствах залізничного транспорту необхідна організація системи фінансової безпеки, яка дозволить: забезпечити достатню фінансову незалежність підприємств у довгостроковому періоді; забезпечити оптимальне залучення та ефективне використання фінансових ресурсів підприємств; ідентифікувати небезпеки та загрози стану підприємств і розробити заходи для їх вчасного усунення; самостійно розробляти та впроваджувати фінансову стратегію.

3. Механізм формування організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту являє собою комплекс спрямованих на досягнення головної мети взаємопов'язаних елементів таких, як цілі, принципи, методи, важелі, інструменти, об'єкт, суб'єкт, критерії, інформаційно-аналітичне забезпечення та функції. Головна мета розробки та застосування механізму полягає в створенні і реалізації необхідних організаційно-управлінських ресурсів та компетенцій, що забезпечать максимізацію рівня фінансової безпеки підприємства.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СТАНУ СИСТЕМИ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ СТРУКТУРНОГО ПІДРОЗДІЛУ «СЛОВ'ЯНСЬКА ДИСТАНЦІЯ КОЛІЇ» ФІЛІЇ «ДОНЕЦЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ» АТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

2.1. Загальна організаційно-економічна характеристика діяльності структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця»

Структурний підрозділ «Слов'янська дистанція колії» регіональної філії «Донецька залізниця» акціонерного товариства «Українська залізниця» (структурний підрозділ «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця») утворений та діє відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 року № 4442-VI, постанови Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 року № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», постанови Кабінету Міністрів України від 31.10.2018 року № 938 «Деякі питання діяльності акціонерного товариства «Українська залізниця» [60].

Слов'янська дистанція колії є структурним підрозділом регіональної філії «Донецька залізниця» акціонерного товариства «Українська залізниця» і не має статусу юридичної особи. Слов'янська дистанція колії знаходиться у виробничому та адміністративному підпорядкуванні структурного підрозділу «Служба колії» регіональної філії «Донецька залізниця» акціонерного товариства «Українська залізниця», оперативне керівництво дистанцією здійснює Служба колії.

Основними напрямками діяльності структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» є:

- розробка та здійснення заходів щодо забезпечення безпеки руху поїздів, охорони праці працівників дистанції, безпеки життя та здоров'я громадян, які

користуються послугами залізничного транспорту, охорони навколишнього середовища, пожежної безпеки;

- розробка та здійснення заходів щодо зниження експлуатаційних витрат, витрат на ремонт колії та споруд, підвищення економічної ефективності колійного господарства, ремонту та повторного використання матеріалів верхньої будови колії, економії палива та енергоресурсів, покращення використання основних фондів та обігових коштів, для отримання прибутку;

- розробка, у встановленому порядку: перспективних, річних, кварталних планів ремонту колій та споруд; замовлень (із необхідними висновками), по забезпеченню колійного господарства матеріалами верхньої будови колії, машинами, механізмами; планів виробничої та фінансово-економічної діяльності та заходів щодо перспектив розвитку дистанції;

- забезпечення виконання виробничо-фінансового плану;

- здійснення заходів щодо забезпечення дотримання правил та вимог трудового законодавства, норм охорони праці, техніки безпеки, санітарних, виробничих та інших нормативних актів;

- здійснення бухгалтерського, податкового обліку і звітності відповідно до норм діючого законодавства та організації обліку дистанції;

- розробка та здійснення заходів щодо зміцнення виробничої та виконавської дисципліни, заходів з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів, здійснення роботи з організації нормування та оплати праці, підвищення безпеки та культури праці;

- забезпечення правильного застосування положень по оплаті праці та системи преміювання, діючих у філії і служби;

- забезпечення мобілізаційної готовності, додержання комерційної таємниці;

- забезпечення ефективного використання та збереження закріпленого за дистанцією державного майна;

- узагальнення та розповсюдження передового досвіду;

- забезпечення, у межах наданих філією, товариством повноважень,

захисту своїх прав в органах суду, правоохоронних та контролюючих органах, органах виконавчої влади;

- забезпечення раціонального, планового використання матеріальних ресурсів, дотримання планів витрат палива, мастил, електроенергії, запасних частин та інших матеріалів [60].

Права та обов'язки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця»:

- дистанція здійснює свою діяльність в межах, визначених законодавством, Статутом товариства, положенням про філію та рішеннями відповідних органів товариства та філії;

- служба здійснює координацію та контроль діяльності дистанції, видає внутрішні документи, які регулюють її діяльність;

- дистанція має право вчиняти дії від імені філії та товариства відповідно до наданих повноважень та довіреності;

- дистанція від імені товариства вчиняє правочини (укладає договори, угоди), пов'язані з діяльністю філії, а також використовує знаки для товарів і послуг та ноу-хау, надані товариством.

- дистанція діє від імені товариства, представляє інтереси товариства з питань діяльності підрозділу в будь-яких органах державної влади та місцевого самоврядування, в тому числі в податкових та митних органах, у відносинах з державними та приватними нотаріусами, банками, підприємствами, установами, організаціями будь-якого типу та організаційно-правової форми, а також у відносинах з фізичними особами;

- керівник підрозділу має право підписувати розрахункові документи, розпоряджається закріпленим за ним майном, включаючи грошові кошти в межах, встановлених положенням про філію, Статутом товариства, рішеннями органів товариства та наданою довіреністю відповідно до встановленого порядку;

- видає розпорядчі документи з питань діяльності дистанції обов'язкові для всіх працівників дистанції, які не повинні суперечити рішенням, наказам

товариства, філії та служби;

- прийняття на роботу та звільнення працівників дистанції проводиться відповідно до номенклатури посад працівників філії та товариства [86].

Структурний підрозділ «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» зобов'язан:

- діяти в інтересах товариства та філії;

- забезпечувати свою діяльність відповідно до покладених на дистанцію завдань, згідно з діючими законодавчими і нормативними актами у межах правил, норм і обов'язків.

Начальник структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» несе персональну відповідальність за:

- виконання функцій та завдань доведених планових показників діяльності дистанції;

- виконання вимог правил безпеки, виробничих та інших інструкцій, нормативних документів, рішень органів товариства, філії, служби, в тому числі рішень правління, та наказів товариства та філії;

- виконання виробничих планів-завдань підрозділу, забезпечення раціонального використання матеріалів, енергоносіїв та обладнання;

- вжиття заходів щодо запобігання пожеж, аварій, відмов та інших порушень у роботі залізничного транспорту, його споруд, рухомого складу, обладнання, машин та механізмів, дотримання вимог безпеки руху поїздів та автотранспорту в роботі дистанції;

- вжиття заходів щодо запобігання нещасних випадків з працівниками дистанції на виробництві, порушення законодавства про охорону праці;

- забезпечення працівників дистанції необхідними засобами захисту, спецодягом, спецвзуттям, інструментами, обладнанням та пристосуваннями згідно з нормативними вимогами з охорони праці;

- дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища;

- забезпечення належної організації та ведення бухгалтерського обліку результатів фінансово-господарської діяльності, податкового обліку, збереження бухгалтерських та податкових документів, реєстрів бухгалтерського обліку, фінансової, податкової та статистичної звітності відповідно до встановлених законодавством строків та термінів;

- повноту, своєчасність та достовірність складеного окремого балансу, оперативної, фінансової, статистичної і податкової звітності та своєчасність її подання до служби;

- своєчасне нарахування податків і зборів, відповідно до законодавства України;

- збереження майна підрозділу, від будь яких дій, наслідком яких є його відчуження, випадкове знищення або пошкодження;

- належне дотримання в дистанції вимог нормативних документів у сфері експлуатаційної діяльності;

- начальник дистанції контролює використання фонду оплати праці та чисельність працівників відповідно до планових показників [60].

Структурний підрозділ «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» веде податковий облік з податку на додану вартість, зокрема здійснює виписки податкових накладних розрахунків коригування до них, веде реєстр виданих та отриманих податкових накладних відповідно до наказу товариства, вимог нормативно-правових актів. Дистанція здійснює обов'язкову реєстрацію податкових накладних у єдиному реєстрі податкових накладних відповідно до норм податкового законодавства.

Головний бухгалтер структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» безпосередньо підпорядковується начальнику дистанції та знаходиться в оперативному підпорядкуванні у начальника фінансово-економічного відділу служби.

Фінансування діяльності структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» здійснює філія через службу згідно із затвердженими фінансовими показниками.

Служба здійснює координацію та контроль за діяльністю структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», видає внутрішні документи, які регулюють діяльність дистанції. Прийом на роботу та звільнення з роботи працівників дистанції проводиться відповідно до номенклатури посад працівників товариства. Працівники структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» є працівниками товариства.

Діяльність структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» припиняється у порядку та на умовах, передбачених законодавством України, Статутом товариства, положенням про філію та Положенням про структурний підрозділ «Слов'янська дистанція колії» регіональної філії «Донецька залізниця» акціонерного товариства «Українська залізниця».

В умовах реформування залізничного транспорту України, необхідності підвищення конкурентоспроможності та входження до Європейської транспортної системи, процес успішного функціонування підприємств залізничного транспорту, багато в чому залежить від інноваційного розвитку їх діяльності в сфері забезпечення економічної безпеки.

Нині інноваційний потенціал локомотивних, вагонних депо, дистанцій колії, зв'язку та інших структурних підрозділів АТ «Українська залізниця» не виокремлюють, не вимірюють і тому цілеспрямовано не розвивають. Внаслідок цього не досягають результату – підвищення рівня економічної безпеки залізничного транспорту, посилення ефективності його функціонування.

Для оцінки рівня фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» необхідно провести аналіз показників, які детально і всебічно охарактеризують його фінансово-господарську діяльність (рис. 2.1).

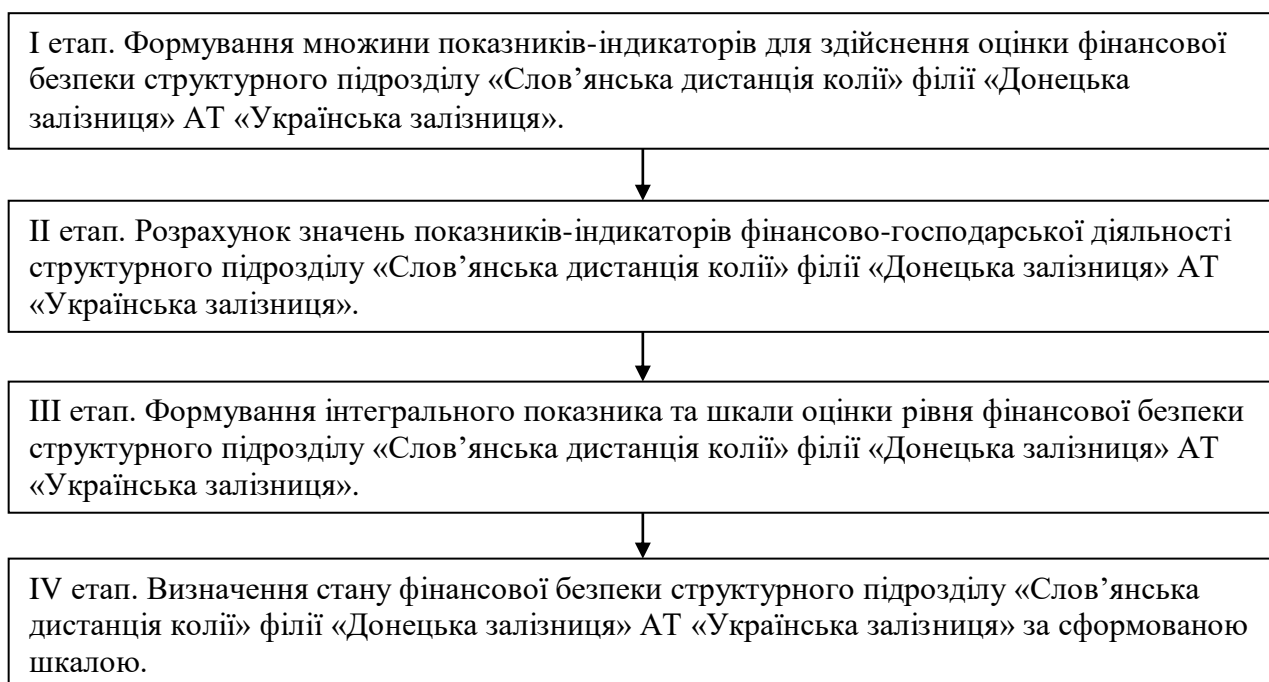


Рис. 2.1. Етапи оцінки рівня фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця»

Розрахунок основних фінансово-економічних показників діяльності структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» (табл. 2.1) проводиться на основі даних річної фінансової звітності, яка наведена у додатках.

Таблиця 2.1

Основні фінансово-економічні показники діяльності структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» [60]

Показник	Рік			Абсолютне відхилення 2020-2018, (+, -)	Середньорічний темп приросту 2020/2018, %
	2018	2019	2020		
1	2	3	4	5	6
Власний капітал	116487	66108	25135	-91352	-78,42
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), тис. грн.	128597	121636	156552	27955	21,74

Продовження таблиці 2.1

1	2	3	4	5	6
Собівартість реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), тис. грн.	144411	169327	195277	50866	35,22
Валовий збиток, тис. грн.	15814	47691	38725	22911	144,88
Чистий збиток, тис. грн.	16939	49448	40573	23634	139,52
Доходи, тис. грн.	128947	121788	159059	30112	23,35
Витрати, тис. грн.	145886	171236	199632	53746	36,84
Середньооблікова чисельність працюючих, чол	466	449	418	-48	-10,30

Як видно з табл. 2.1, за аналізований період власний капітал структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» зменшився на 78,42 % (в абсолютному виразі на 91352 тис. грн.).

За аналізований період чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» збільшився на 21,74 % (в абсолютному виразі на 27955 тис. грн.). У 2019 році порівняно з 2018 роком чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) дистанції колії зменшився майже на 6,00 %, що обумовлено соціально-політичною ситуацією в країні.

Аналізуючи табл. 2.1, можна побачити, що у 2020 році в порівнянні з 2018 роком відбулося збільшення собівартості реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» на 35,22 % за рахунок збільшення експлуатаційних витрат (збільшення ціни на матеріали) і зменшення об'єму робіт з ремонту колії. В 2020 році планувалося запровадження заходів з економного використання матеріалів, палива, електроенергії та зниження собівартості робіт.

У 2020 році план отримання чистого прибутку структурним підрозділом «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» не виконано.

Розрахунок показників майнового стану структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», які дають уявлення про структуру активів, представлено в табл. 2.2.

Таблиця 2.2

Показники оцінки майнового стану структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» [60]

Показник	Рік			Рекомендована межа
	2018	2019	2020	
Коефіцієнт реальної вартості майна, %	1,00	0,99	0,99	≥0,50
Коефіцієнт зношеності основних засобів, %	0,48	0,52	0,54	<
Коефіцієнт оновлення основних засобів, %	0,01	0,01	0,02	>
Коефіцієнт мобільності активів, грн.	0,01	0,02	0,02	>
Частка основних засобів в активах, %	0,99	0,97	0,97	<
Частка оборотних виробничих засобів в активах, %	0,01	0,02	0,02	>
Фондовіддача основних засобів, грн.	0,28	0,28	0,38	>
Фондомісткість основних засобів, грн.	3,62	3,62	2,66	<

Коефіцієнт реальної вартості майна вказує на те, що основні засоби структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», за аналізований період, становлять майже 100 % вартості всього майна дистанції.

За аналізований період (табл. 2.2) спостерігається тенденція до збільшення зносу основних засобів до 54 % (<50 %). Частина основних засобів, придатних для експлуатації становить у 2020 році 46 %. За результатами технічної експертизи реальний знос основних засобів структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» є набагато вищим. Середній фізичний знос будівель і споруд – 49 %, машин та устаткування – 50 %, що робить негативний вплив на виробничі та економічні показники діяльності дистанції.

Коефіцієнт оновлення основних засобів за 2018-2020 роки має дуже низьке значення, а отже, можна зазначити про недостатній обсяг інвестицій, необхідних для оновлення основних виробничих фондів та забезпечення інноваційного розвитку дистанції.

Коефіцієнт мобільності активів характеризує, скільки оборотних коштів структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» припадає на одну гривню необоротних коштів, тобто відображає структуру майна дистанції. На кінець 2020 року на 1 грн. необоротних коштів дистанції припадає 0,02 грн. оборотних коштів. Співвідношення між необоротними та оборотними коштами відіграє важливу роль в оцінюванні поточного фінансового стану дистанції. З одного боку, нестача оборотних коштів призводить до періодичних збоїв у роботі дистанції, зниження ліквідності та зниження його фінансової стабільності, з іншого, нестача необоротних – до невиконання запланованих обсягів виробництва, недостатності обладнання та робочих приміщень і, в результаті, до зниження ринкової вартості.

Частка основних засобів в загальній структурі активів структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» за аналізований період становить 98,00 %.

Частка оборотних виробничих засобів в загальній структурі активів структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» становить за аналізований період 2,00 %, зростання показника є позитивною тенденцією в діяльності дистанції.

Фондомісткість є величиною зворотною до фондovіддачі, і дає можливість визначити вартість основних засобів на одну гривню виробленої продукції (товарів, робіт, послуг) і характеризує забезпеченість дистанції основними засобами. За нормальних умов фондovіддача повинна мати тенденцію до збільшення, а фондомісткість – до зменшення.

Фондомісткість структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» у 2020 році становить 2,66, тобто на кожну гривню виробленої продукції (товарів, робіт, послуг) припадає 2,66 грн. основних виробничих засобів.

Найважливішим показником фінансового стану структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська

залізниця» є ліквідність, тобто спроможність перетворювати свої активи на гроші для виконання всіх необхідних зобов'язань у міру настання їх строку. Від того, як швидко і ефективно дистанція здійснює ці процеси, залежить ефективність її діяльності в цілому. Для оцінки ліквідності та платоспроможності структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» необхідно розрахувати показники наведені в табл. 2.3.

Таблиця 2.3

Показники оцінки ліквідності та платоспроможності структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» [60]

Показник	Рік			Рекомендована межа
	2018	2019	2020	
Коефіцієнт покриття (поточної ліквідності), грн.	0,02	0,03	0,03	1,5-2,5
Коефіцієнт швидкої ліквідності, %	0,00	0,00	0,00	0,6-0,8
Коефіцієнт абсолютної ліквідності, %	0,00	0,00	0,00	0,2-0,3
Коефіцієнт загальної платоспроможності, %	1,34	1,18	1,06	>1
Чистий оборотний капітал, тис. грн.	-335062	-360372	-386214	>

Коефіцієнт швидкої ліквідності відображає, яку частину поточних зобов'язань структурний підрозділ «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» спроможний погасити за рахунок найбільш ліквідних оборотних коштів – грошових коштів та їх еквівалентів, фінансових інвестицій та дебіторської заборгованості. Цей показник показує платіжні можливості дистанції щодо погашення поточних зобов'язань за умови своєчасного здійснення розрахунків з дебіторами.

Коефіцієнт абсолютної ліквідності дозволяє визначити частку короткострокових зобов'язань, які структурний підрозділ «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» може погасити найближчим часом, не чекаючи оплати дебіторської заборгованості й реалізації інших активів (20-30 % зобов'язань має погашатися за рахунок грошових коштів і короткострокових фінансових вкладень). Коефіцієнт

абсолютної ліквідності дистанції за аналізований період не відповідає нормативному значенню – 0,20-0,30.

Значення коефіцієнта загальної платоспроможності за весь аналізований період знаходиться вище рекомендованої межі, і вказує на те, що структурний підрозділ «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» може всіма своїми активами задовольнити всі свої платіжні вимоги.

Сума власних обігових коштів структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» має від'ємне значення, і вказує на недостатність коштів для забезпечення безперебійної діяльності за рахунок постійних фінансових ресурсів, що створює ризик втрати ліквідності і стійкості. Для визначення причини такого фінансового стану необхідно більш детально вивчити структуру активів і фінансових ресурсів дистанції.

Аналіз фінансової стійкості структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» є досить важливим етапом при аналізі всієї фінансової діяльності дистанції колії. Для виявлення тенденцій фінансової стійкості необхідно розрахувати відповідну групу показників (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Аналіз фінансової стійкості структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» [60]

Показник	Рік			Рекомендована межа
	2018	2019	2020	
Коефіцієнт фінансової незалежності, %	0,26	0,15	0,06	0,5-1,0
Коефіцієнт фінансової залежності, грн	3,92	6,59	16,77	1,0-2,0
Індекс постійного активу, грн	3,88	6,45	16,37	0,5
Коефіцієнт фінансової стійкості, %	0,26	0,16	0,07	0,75-0,90
Коефіцієнт фінансового ризику, %	2,92	5,59	15,77	0,5-0,2

Значення коефіцієнта фінансової незалежності вказує на те, яку частину своїх активів структурний підрозділ «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» здатний профінансувати за

рахунок власних фінансових ресурсів. Проаналізувавши дані табл. 2.4, можна побачити, що коефіцієнт фінансової незалежності в середньому за аналізований період становить 0,16, і вказує на те, що дистанція значно залежить від позикових коштів та здатна профінансувати тільки 16 % активів за рахунок власного капіталу.

Коефіцієнт фінансової залежності характеризує залежність структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» від залучених ресурсів. Для дистанції даний показник є значно більше 1, що не є відповідним нормативному значенню, дана ситуація свідчить про високий рівень залежності від позикових коштів. На кінець 2019 року в кожній 1 грн., вкладеній в активи дистанції, 5,45 грн. позикові. На кінець 2020 року збільшення значення коефіцієнта вказує на зниження фінансової стійкості дистанції в найближчій перспективі – в кожній 1 грн., вкладеній в активи, 15,77 грн. позикові.

Індекс постійного активу у 2020 році порівняно з 2019 роком збільшився і вказує на те, що на 1 грн. власних джерел припадає 16,37 грн. вартості необоротних активів структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця».

Коефіцієнт фінансової стійкості це індикатор, який показує здатність дистанції залишатися платоспроможною в довгостроковій перспективі. Значення коефіцієнта фінансової стійкості протягом усього досліджуваного періоду перебуває не в рекомендованих межах, що свідчить про значну залежність структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» від поточної заборгованості, тільки 7,00 % активів фінансуються за рахунок власного капіталу.

Коефіцієнт фінансового ризику показує, що на кінець 2020 року на 1 грн. власного капіталу структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» припадає 15,77 грн. позикових коштів.

Значну увагу при оцінці фінансової діяльності структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» необхідно приділити показникам ділової активності (табл. 2.5). Ділова активність пов'язана з внутрішніми чинниками розвитку дистанції, а саме швидкістю обороту матеріальних та фінансових ресурсів за відповідний період, швидкістю обороту вкладеного в них капіталу, аналізу стану оборотних активів та швидкістю оборотності його дебіторської і кредиторської заборгованості, аналіз яких, дає можливість визначати рівень ефективності використання фінансових ресурсів, з'ясувати, доцільність використання вкладених коштів протягом фінансового циклу, визначити наявні можливості щодо зміцнення фінансового стану, платіжної дисципліни і становища на ринках продукції та послуг.

Таблиця 2.5

Показники ділової активності структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» [60]

Показник	Рік			Рекомендована межа
	2018	2019	2020	
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості, грн	0,44	0,47	0,50	>
Період погашення кредиторської заборгованості, днів	826	768	715	<
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості, грн	2143,28	513,23	611,53	>
Період погашення дебіторської заборгованості, днів	0,17	0,70	0,59	<
Коефіцієнт оборотності оборотних активів, грн	25,06	13,26	15,35	>
Період обороту оборотних активів, днів	14	27	23	<
Коефіцієнт оборотності основних засобів, грн.	0,29	0,29	0,38	>3
Коефіцієнт оборотності запасів, грн	33,56	19,01	19,70	>3
Період зберігання запасів, днів	11	19	18	< (від 40 до 120 днів)
Коефіцієнт оборотності власного капіталу, грн	1,10	1,84	6,23	>
Період операційного циклу, днів	11	20	19	<
Період фінансового циклу, днів	-815	-748	-696	<

Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості показує збільшення або зменшення суми комерційного кредиту, який надано структурному підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця». Період погашення кредиторської заборгованості за 12 місяців 2020 року в порівнянні з аналогічним періодом 2019 року зменшився на 53 днів та складає 715 днів (2 роки), що вказує на покращення фінансової стійкості і платоспроможності дистанції.

За аналізований період дебіторська заборгованість структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» повністю покривається виручкою від реалізації готової продукції (товарів, робіт, послуг).

Деяка частина дебіторської та кредиторської заборгованості структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» виражена в іноземній валюті. Структурний підрозділ вважає це дуже суттєвим в виробничо-господарській діяльності, оскільки курси валют піддаються впливу значних коливань.

Коефіцієнт оборотності оборотних активів показує обертання всіх активів структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» протягом року і за нормативом має прямувати до збільшення, тобто зростання даного показника вказує на підвищення ефективності використання оборотних активів. Період обороту оборотних активів структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» вимірюється у 14 днів на початку аналізованого періоду і поступово збільшується до 23 днів на кінець аналізованого періоду (майже місяць). Можна виділити фактори, які найбільше впливають на величину даного коефіцієнта: по-перше, істотно змінити цей показник може час перебування оборотних коштів у виробничих запасах, дебіторської заборгованості, нереалізованої продукції на складі і незавершеної продукції; по-друге коефіцієнт оборотності залежить від зміни тривалості технологічного і виробничого циклів, кваліфікації персоналу, умов реалізації

послуг, товарів і робіт і, в цілому, від особливостей організації діяльності структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця».

Коефіцієнт оборотності основних засобів за весь досліджуваний період перебуває нижче рекомендованої межі (>3), що свідчить про неефективне використання основних засобів структурним підрозділом «Служба колії» регіональної філії «Донецька залізниця» акціонерного товариства «Українська залізниця».

Коефіцієнт оборотності запасів показує ефективність управління запасами структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», та визначає скільки разів за аналізований період, дистанція використовувала свої запаси. Значення коефіцієнта оборотності запасів протягом 2018-2020 років є значно вище від рекомендованої межі, і вказує на те, що кошти інвестовані у запаси обертаються доволі швидко, запаси використовуються ефективно. Період зберігання запасів значно нижче від рекомендованої межі, що разом з попереднім коефіцієнтом свідчить про ефективне їх використання.

Коефіцієнт оборотності власного капіталу показує ефективність використання власного капіталу структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», тобто скільки гривень виручки від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) припадає на одну гривню власного капіталу. На кінець 2020 року на 1 грн власного капіталу дистанції припадає 6,23 грн виручки від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг).

Період операційного циклу показник, який показує час трансформації запасів дистанції в грошові кошти. На кінець 2020 року операційний цикл структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» становить 19 днів, що свідчить про короткострокове вилучення з обороту грошових коштів.

Період фінансового циклу показує середній період обороту коштів, інвестованих у дистанцію, і характеризує фінансову складову її діяльності. Якщо період фінансового циклу є нижчим нуля, то це вказує про проблеми з ліквідністю структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця».

Проаналізувавши всі найважливіші показники фінансового стану структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», можна зазначити, що дистанція колії є фінансово нестабільною, має низький рівень ліквідності, платоспроможності та рентабельності але основну загрозу для її фінансового стану складає високий рівень зношеності основних виробничих засобів та недостатній рівень інвестицій.

На залізничному транспорті України в останні роки прогресує тенденція фізичного зносу і морального старіння основних виробничих засобів, особливо рухомого складу, від наявності і технічного стану якого залежить не лише працездатність залізничного транспорту, а також економічна безпека його функціонування.

Сучасний структурний підрозділ «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» залізничного транспорту є складним виробничим комплексом, злагодженість та ефективність роботи якого забезпечується механізмом управління, що забезпечує внутрішні зв'язки, контроль виконання та охоплює всі сторони діяльності дистанції.

Отже, основою подальшого розвитку структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» повинне бути переорієнтування на інноваційне оновлення усіх його ресурсних складових та технологічних процесів.

2.2. Аналіз ефективності організації системи фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця»

Однією з форм життєдіяльності ринково-орієнтованих підприємств залізничного транспорту є уміння їх системи управління організувати систему фінансової безпеки, яка із певною мірою достовірності може гарантувати прогнозування, запобігання та уникнення загроз, що формуються в системі зовнішнього та внутрішнього середовища.

На сьогодні однією з найбільш актуальних проблем, що чекає свого вирішення, є розробка адекватних вимірників оцінки стану фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту.

З метою оцінки стану фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» необхідним і дуже важливим є адекватний вибір методики та системи показників, які б найбільш повно і об'єктивно відображали всі аспекти фінансової діяльності дистанції колії – ефективність, прибутковість, захищеність і кредитоспроможність, ділову активність.

Методичний підхід до оцінки стану фінансової безпеки дистанції колії поєднує у собі шість етапів: формування вхідної інформації; виділення пріоритетних складових стану фінансової безпеки, що підлягають оцінці; обґрунтування сукупності показників для оцінки стану фінансової безпеки; розрахунок та аналітична обробка показників; інтегральна оцінка та формування управлінських рішень (рис. 2.2).

Отже, необхідно відібрати деякий набір показників, який би комплексно оцінював фінансовий стан структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», як з погляду ризиків, так і ефективності діяльності. Особливу увагу варто звернути на показники фінансової стійкості дистанції колії, оскільки саме вони є визначальними при визначенні рівня фінансової безпеки.



Рис. 2.2. Методичний підхід до оцінки стану фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» (розроблено автором на основі [53, 54])

Одночасно при виборі необхідного комплексу фінансових показників потрібно враховувати специфіку роботи дистанції колії. На нашу думку, перш за все, до такого комплексу необхідно віднести такі проблемні показники, як коефіцієнт зносу основних засобів та коефіцієнт реальної вартості основних засобів. Важливою складовою інтегрального показника фінансової безпеки має бути оцінка показників рентабельності, особливо коефіцієнт рентабельності активів, оскільки він дає загальну картину за ступенем прибутковості діяльності, причому в масштабах усієї дистанції колії, а не окремих складових її діяльності.

З метою оцінки ліквідності, платоспроможності і кредитоспроможності необхідно використовувати такі ключові показники, як коефіцієнт покриття, коефіцієнт фінансування, коефіцієнт забезпеченості власними основними засобами та коефіцієнт фінансової стійкості.

Найбільш цікавим, з погляду фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» й оцінки ступеня його захищеності від зовнішніх фінансових ризиків, є коефіцієнт втрати платоспроможності, оскільки саме він дає уявлення про ступінь теоретичної спроможності виконувати свої зобов'язання, у випадку настання певних негативних подій, тобто дає загальну характеристику захисним фінансовим резервам дистанції колії.

Також необхідним є введення в систему коефіцієнтів показників ділової активності. Для аналізу доцільно взяти коефіцієнт оборотності активів, оскільки він дає загальну картину ефективності використання активів дистанції колії. Для того, щоб дещо конкретизувати цей показник, необхідно застосувати також коефіцієнт фондоддачі основних засобів, оскільки ключовою статтею активів балансу дистанції колії є її основні засоби.

На основі проведеного вище аналізу показників можна запропонувати наступний перелік коефіцієнтів, що є ключовими при проведенні оцінки стану фінансової безпеки дистанції колії (табл. 2.6).

Ключові показники оцінки стану фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» [60]

Показник	Економічний зміст	Нормативне значення за основними методиками
Коефіцієнт зносу основних засобів	Характеризує ступінь зношеності основних засобів	<0,5
Коефіцієнт реальної вартості основних засобів	Показує питому вагу залишкової вартості основних засобів у загальній вартості майна дистанції колії	>0,5
Рентабельність активів	Показує, який прибуток одержує дистанція колії з кожної гривні, вкладеної в активи. Дозволяє визначити ефективність використання активів	>0,05
Коефіцієнт покриття	Характеризує достатність оборотних коштів для погашення своїх боргів	Критичне значення = 2. Значення = 2-2,5 свідчать, що дистанція колії вчасно ліквідує свої борги.
Коефіцієнт фінансування	Визначає співвідношення загальної заборгованості і власного капіталу	<1
Коефіцієнт забезпеченості власними основними засобами	Показує забезпеченість дистанції колії власними оборотними засобами	>0,1
Коефіцієнт фінансової стійкості	Показує співвідношення власних і залучених засобів, вкладених в діяльність	>0,75
Коефіцієнт загальної платоспроможності	Показує, наскільки в силу негативних факторів, можуть бути скорочені надходження коштів, щоб при цьому була можливість здійснювати необхідні платежі	Значення даного коефіцієнта не повинне бути менше 1
Коефіцієнт оборотності активів	Визначає потенціал дистанції колії по одержанню доходу при існуючих інвестиціях і структурі капіталу	>
Фондовіддача	Характеризує ефективність використання основних засобів	>1

Для більш глибокого дослідження проведемо оцінку фінансової безпеки дистанція колії за відносними показниками, які характеризують її фінансовий стан (табл. 2.7).

Розраховані відносні показники для визначення стану фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця»

Показник	Рік		
	2018	2019	2020
Коефіцієнт зношеності основних засобів, %	0,48	0,52	0,54
Коефіцієнт реальної вартості майна, %	1,00	0,99	0,99
Рентабельність активів	-0,04	-0,11	-0,10
Коефіцієнт покриття (поточної ліквідності), грн	0,02	0,03	0,03
Коефіцієнт фінансової стабільності (фінансування), грн	0,34	0,18	0,06
Частка оборотних виробничих засобів в активах, %	0,01	0,02	0,02
Коефіцієнт фінансової стійкості, %	0,26	0,16	0,07
Коефіцієнт загальної платоспроможності, %	1,34	1,18	1,06
Коефіцієнт оборотності оборотних активів, грн	25,06	13,26	15,35
Фондовіддача основних засобів, грн	0,28	0,28	0,38

За основу при побудові кількісної методики оцінки стану фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» необхідно використовувати інтегральний показник. Насамперед необхідно визначити значимість кожного показника відповідно до стратегії дистанції колії чи головних цілей її діяльності, присвоївши показникам відповідний ранг.

Основними стратегічними пріоритетами структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» на найближчі п'ять років є: впровадження новітніх досягнень науки, передового досвіду; максимальне використання виробничих потужностей, машин, механізмів; підвищення рівня механізації дорожніх робіт; забезпечення утримання всіх елементів колії (земляного полотна, верхньої будови, штучних споруд, переїздів та інших споруд) у стані, що забезпечує безпечний та безперебійний рух поїздів із встановленими швидкостями; збільшення рентабельності; підвищення продуктивності праці; розробка планово-економічного та соціального розвитку дистанції колії; більш раціональне витрачання матеріальних та паливно-енергетичних ресурсів; розвиток

підсобно-допоміжного виробництва, організація випуску товарів народного споживання, надання платних послуг населенню.

Враховуючи індивідуальні особливості і стратегічні пріоритети структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», а також у відповідності до рівня впливу виявлених ризиків та загроз на його стійкий розвиток, необхідно кожному показнику присвоїти відповідний ранг (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Визначення значимості коефіцієнтів

Показник	Ранг	Значимість фактора
Рентабельність активів	1	0,182
Коефіцієнт зношеності основних засобів	2	0,164
Коефіцієнт реальної вартості майна	3	0,145
Фондовіддача основних засобів	4	0,127
Коефіцієнт оборотності оборотних активів	5	0,091
Коефіцієнт загальної платоспроможності	6	0,091
Коефіцієнт покриття (поточної ліквідності)	7	0,073
Коефіцієнт фінансової стабільності (фінансування)	8	0,055
Частка оборотних виробничих засобів в активах	9	0,036
Коефіцієнт фінансової стійкості	10	0,018
Загальна сума	1,000	

Відповідно до формули Фішберна розрахуємо значимість факторів:

$$r_i = \frac{2(n-i+1)}{(n+1)n}, \quad (2.1)$$

де r_i – значимість відповідного фактора;

n – загальна кількість факторів;

i – місце в ранзі окремого показника.

На основі розрахунку нормованих значень показників, які характеризують стан фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», можна визначити інтегральний показник оцінки стану фінансової безпеки дистанції

колії. Інтегральним показником є сума розрахованих величин за кожним фактором (табл. 2.9).

Таблиця 2.9

Нормовані значення показників, які характеризують стан фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця»

Показник	Рік		
	2018	2019	2020
Рентабельність активів	-0,007	-0,020	-0,018
Коефіцієнт зношеності основних засобів	0,079	0,085	0,089
Коефіцієнт реальної вартості майна	0,145	0,144	0,144
Фондовіддача основних засобів	0,036	0,036	0,048
Коефіцієнт оборотності оборотних активів	2,280	1,207	1,397
Коефіцієнт загальної платоспроможності	0,122	0,107	0,096
Коефіцієнт покриття (поточної ліквідності)	0,001	0,002	0,002
Коефіцієнт фінансової стабільності (фінансування)	0,019	0,010	0,003
Частка оборотних виробничих засобів в активах	0,000	0,001	0,001
Коефіцієнт фінансової стійкості	0,005	0,003	0,001
Інтегральний показник	2,680	1,575	1,763

Аналіз результатів розрахунків вказує на негативну тенденцію зменшення інтегрального показника та свідчить про зниження рівня фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця».

Наведемо класифікацію стану фінансової безпеки дистанції колії в залежності від значення інтегрального показника (табл. 2.10).

Таблиця 2.10

Класифікація стану фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця»

Значення інтегрального показника	Рівень фінансової безпеки	Характеристика
1	2	3
Менше 2,50	Незадовільний	Характеризується збитковою діяльністю, низьким рівнем ліквідності та залежністю від зовнішніх джерел фінансування.

1	2	3
2,51 – 3,30	Задовільний	Низький рівень ефективності використання капіталу, характерна нестабільна структура капіталу та недостатній рівень ліквідності.
3,31 – 4,10	Нестабільний	Високий рівень прибутковості та оборотності активів при низькій платоспроможності та фінансовій стійкості.
4,11 – 4,89	Впевнений	Показники, що характеризують рівень фінансової безпеки, знаходяться на оптимальному рівні.
Більше 4,9	Ідеальний	Характеризується високим рівнем прибутковості та платоспроможності.

На основі наведеної класифікації стану фінансової безпеки та розрахунків інтегрального показника фінансової безпеки можна зробити висновок, що у 2020 році структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» має «незадовільний» стан фінансової безпеки, який характеризується збитковою діяльністю дистанції колії, низьким рівнем ліквідності та залежністю від зовнішніх джерел фінансування.

Фінансова безпека є однією з найважливіших складових економічної безпеки, постійний аналіз та оцінка стану якої забезпечить стабільну діяльність структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця».

Важливість структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» полягає в тому, що він повинен: забезпечувати безпеку та безперебійність руху поїздів із встановленими швидкостями на ділянках дистанції колії; забезпечувати виконання планових завдань з ремонту та поточного змісту верхньої будівлі залізничної колії, земляного полотна, штучних споруд та інших основних засобів при високій якості робіт; впроваджувати нові техніки та технології; вивчати та поширювати передовий досвід; брати участь у визначенні потреби дистанції шляху в обладнанні, матеріалах та запчастинах; здійснювати

постійний контроль за станом залізничної колії, земляного полотна, штучних споруд на ділянках (колотках) дистанції колії.

На основі проведених розрахунків можна побудувати графік, який дає можливість наочної інтерпретації отриманих результатів, що дозволяє швидко визначити поточний стан фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» (рис. 2.3).

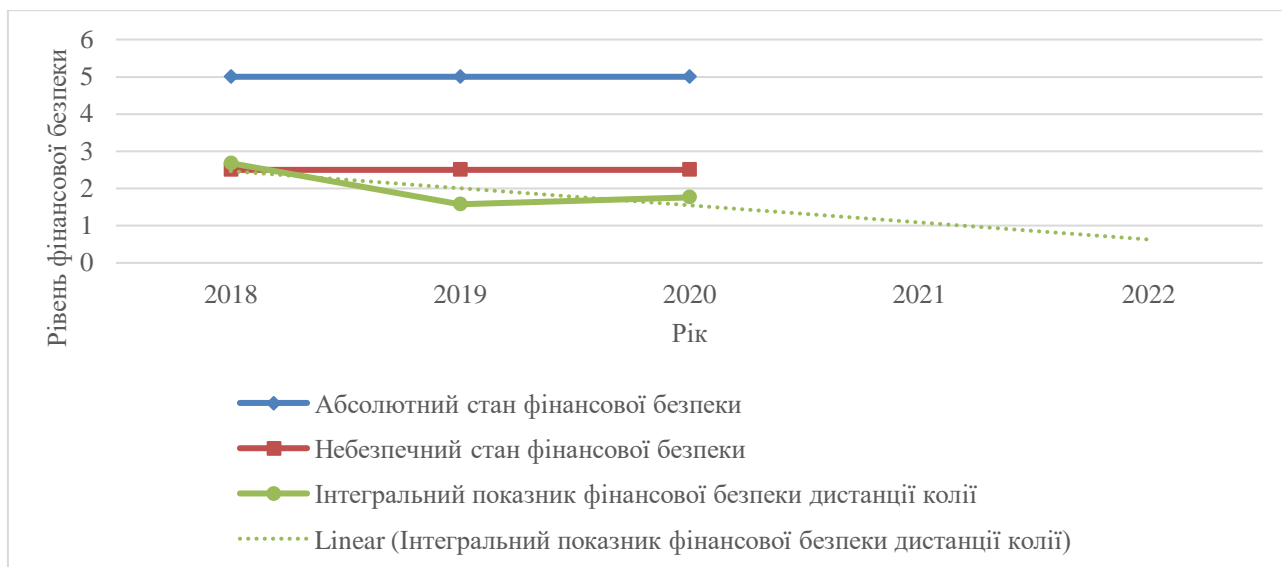


Рис. 2.3. Графічна інтерпретація рівня фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» (розроблено автором)

Отже, виходячи з того, що структурний підрозділ «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» характеризується незадовільним станом фінансової безпеки, необхідно приділяти більше уваги безпеці в цілому та фінансовій безпеці зокрема. Особливу увагу необхідно приділити значенню коефіцієнта зношеності основних засобів, особливо тому, що він має тенденцію до зростання. У випадку значного зношення основних засобів можливі перебої у виробництві, що може призвести до зменшення обсягу реалізованої продукції. Окрім того, необхідно приділити увагу більш детальному плануванню витрат дистанції колії у довгостроковій перспективі,

зменшенню незапланованих витрат, що допоможе зупинити негативну тенденцію зменшення рентабельності діяльності. Запропоновані заходи призведуть до покращення фінансового стану структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», збільшення його прибутковості та покращення рівня його фінансової безпеки.

2.3. Моделювання системи фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» за допомогою економетричних методів

Забезпечення фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» потребує визначення пріоритетних фінансових інтересів, формування цільової програми функціонування, а також визначення системи внутрішніх і зовнішніх загроз.

Система фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» є динамічною, а її стан у будь-який момент часу можна описати за допомогою сукупності показників, значення яких отримують із фінансової звітності дистанції колії. У той же час система фінансової безпеки є складною системою, тобто зміна структури, зв'язків та поведінки окремих складників системи впливає на решту її складників і спричиняє зміну системи в цілому.

Для моніторингу системи фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», вивчення кількісного впливу чинників на стан фінансової безпеки, забезпечення ефективного управління фінансовою безпекою доцільно використовувати інструментарій економіко-математичного моделювання. Особливого значення в економічній практиці набувають моделі, що прогнозують значення основних параметрів економічної системи і дозволяють

одночасно обґрунтовувати управлінські рішення та забезпечувати дієвий контроль за станом системи.

З-поміж економіко-математичних методів і моделей, за допомогою яких можна дослідити стан фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», досить часто використовують економетричні методи. Це зумовлено стохастичним характером чинників функціонування дистанції колії та загроз її фінансовій безпеці. Застосування різноманітних методів кореляційно-регресійного аналізу дозволяє визначити вплив зміни ринкового середовища на значення показників фінансової діяльності дистанції колії, аналізувати причинно-наслідкові зв'язки між економічними змінними, здійснити пошук нових покращених альтернатив розвитку економічного процесу, розглянути декілька можливих варіантів майбутнього стану системи.

Метою застосування економетричних моделей для дослідження системи фінансової безпеки дистанції колії є вивчення зв'язків між економічними змінними (параметрами системи, чинниками зовнішнього середовища) та отримання прогнозних значень цих змінних. Для побудови економетричних моделей необхідно якісно аналізувати найбільш значущі чинники, які за логікою економічних зв'язків впливають на показники функціонування системи. У процесі економетричного дослідження системи фінансової безпеки спочатку виділяють сукупність показників, які визначають стан цієї системи та стан можливих загроз фінансовій безпеці дистанції колії. Сукупність цих чинників можна поділити на дві групи:

- множину чинників внутрішнього середовища;
- множину чинників зовнішнього середовища.

Серед множини чинників внутрішнього середовища можна виділити:

1. Змінну, значення якої необхідно визначити за допомогою економетричної моделі (ендогенна змінна):

- у – прибуток/збиток.

2. Сукупність змінних, значення яких відомі перед побудовою

економетричної моделі (екзогенні змінні):

- x_1 – величина кредиторської заборгованості;
- x_2 – величина дебіторської заборгованості;
- x_3 – обсяг капітального ремонту і реконструкції залізничних колій;
- x_4 – вартість основних засобів;
- x_5 – величина власного капіталу.

Чинники зовнішнього середовища (макроекономічні показники фінансового стану України), які впливають на стан і динаміку фінансової безпеки дистанції колії та визначають умови її функціонування, є екзогенними змінними. До цих змінних можна віднести:

- x_6 – валовий внутрішній продукт України.

Перелік показників, які визначають рівень фінансової безпеки дистанції колії, може змінюватися залежно від наявних статистичних даних про її діяльність та мети моделювання. Кожен із показників суттєво впливає на рівень фінансової безпеки дистанції колії.

Таблиця 2.11

Основні показники діяльності структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», які характеризують рівень його фінансової безпеки (тис. грн.) [60]

Рік	Прибуток/Збиток	Кредиторська заборгованість	Дебіторська заборгованість	Обсяг капітального ремонту і реконструкції залізничних колій	Вартість основних засобів	Величина власного капіталу	ВВП
	у	x_1	x_2	x_3	x_4	x_5	x_6
2018	-16939	334342	60	128597	451104	116487	3083409000
2019	-49448	363856	237	121636	422543	66108	3675728000
2020	-40573	391466	256	156552	409490	25135	3818456000

Для моделювання використаємо множинну регресію, теоретичне лінійне рівняння якої має вигляд:

$$y_i = \beta_0 + \beta_1 x_{i1} + \beta_2 x_{i2} + \dots + \beta_m x_{im} + \varepsilon_i, \quad i = \overline{1, n}, \quad (2.2)$$

де n – кількість спостережень;

m – кількість різних незалежних змінних;

x_{ij} -а – незалежна змінна в i -му спостереженні;

β_0, \dots, β_m – параметри моделі;

ε_i – випадкові величини похибки (або залишки);

y_i – залежна змінна в i -му спостереженні.

У нашому випадку лінійна регресійна модель має вигляд:

$$y = \beta_0 + \beta_1 x_1 + \beta_2 x_2 + \beta_3 x_3 + \beta_4 x_4 + \beta_5 x_5 + \beta_6 x_6 + e, \quad (2.3)$$

де y – прибуток/збиток;

x_1 – кредиторська заборгованість дистанції колії;

x_2 – дебіторська заборгованість дистанції колії;

x_3 – обсяг капітального ремонту і реконструкції залізничних колій;

x_4 – вартість основних засобів;

x_5 – величина власного капіталу;

x_6 – ВВП;

$\beta_0, \beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4, \beta_5, \beta_6$ – невідомі параметри, які необхідно оцінити.

За даною вибіркою оцінено вибіркоче рівняння регресії:

$$Y = b_0 + b_1 x_1 + b_2 x_2 + b_3 x_3 + b_4 x_4 + b_5 x_5 + b_6 x_6 + e, \quad (2.4)$$

де $b_0, b_1, b_2, b_3, b_4, b_5, b_6, e$ – оцінки параметрів моделі та залишків відповідно.

Розрахунок параметрів лінійної множинної регресії найчастіше

здійснюють методом найменших квадратів. Основна ідея методу найменших квадратів полягає в знаходженні таких оцінок параметрів $b_0, b_1, b_2, b_3, b_4, b_5, b_6$ для яких $\sum_{i=1}^n e_i^2$ була б найбільшою. Тобто треба розв'язати задачу:

$$\sum_{i=1}^n e_i^2 = \sum_{i=1}^n (y_i - b_0 - b_1 x_{i1} - b_2 x_{i2} - b_3 x_{i3} - b_4 x_{i4} - b_5 x_{i5} - b_6 x_{i6})^2 = f(b_0, b_1, b_2, b_3, b_4, b_5, b_6) \rightarrow \max. \quad (2.5)$$

Використовуючи елементи матричної алгебри, знайдемо оцінки параметрів моделі за формулою:

$$B = \begin{pmatrix} b_0 \\ b_1 \\ b_2 \\ b_3 \\ b_4 \\ b_5 \\ b_6 \end{pmatrix} = (X^T * X)^{-1} * X^T * Y, \quad (2.6)$$

де $B = \begin{pmatrix} y_1 \\ y_2 \\ \dots \\ y_n \end{pmatrix}$ – вектор залежної змінної;

$X = \begin{pmatrix} 1 & x_{11} & \dots & x_{1m} \\ 1 & x_{21} & \dots & x_{2m} \\ \dots & \dots & \dots & \dots \\ 1 & x_{n1} & \dots & x_{nm} \end{pmatrix}$ – матриця значень факторів;

n – кількість спостережень.

Усі необхідні проміжні розрахунки проведено в EXCEL. Використовуючи функції множення матриць та знаходження оберненої, отримуємо такі значення:

$$B = \begin{pmatrix} b_0 \\ b_1 \\ b_2 \\ b_3 \\ b_4 \\ b_5 \\ b_6 \end{pmatrix} = \begin{pmatrix} 77028,68 \\ -145,75 \\ -0,42 \\ 0,45 \\ 0,66 \\ 0,27 \\ -4,95 \end{pmatrix}. \quad (2.7)$$

Отриманий вираз – основний результат процедури оцінювання параметрів економетричної моделі за методом найменших квадратів.

Отже, вибіркове рівняння регресії має вигляд:

$$y = 77028,68 - 0,42x_1 - 145,75x_2 + 0,45x_3 + 0,66x_4 + 0,27x_5 - 4,95x_6. \quad (2.8)$$

Побудоване рівняння регресії перевірено на відповідність дійсності, тобто на якість, кількома методами, а саме:

- для перевірки загальної якості рівняння регресії використано коефіцієнт детермінації:

$$R^2 = 1 - \frac{\sum_{i=1}^n e_i^2}{\sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y})^2} = 1 - \frac{\sum_{i=1}^n (\hat{y}_i - \bar{y})^2}{\sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y})^2} \Rightarrow R^2 = \frac{SSR}{SST} = \frac{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (\hat{y}_i - \bar{y})^2}{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y})^2} = 1. \quad (2.9)$$

Отримане значення коефіцієнта детермінації свідчить про досить високу точність отриманої моделі.

- для перевірки моделі на адекватність використано критерій Фішера. Для F-критерію Фішера за критерій вибрано випадкову величину:

$$F_{емп} = \frac{\sum_{i=1}^n (\hat{y}_i - \bar{y})^2}{\sum_{i=1}^n (y_i - \hat{y}_i)^2} * \frac{n-m-1}{m} = 34,8, \quad (2.10)$$

де n – загальна кількість спостережень;

m – кількість незалежних факторів.

При заданому рівні значущості α та $\{m; n-m-1\}$ степенями свободи за таблицями критичних точок розподілу Фішера знаходимо $F_{кр}$. Для визначення статистичної значимості F-статистики порівнюємо її з відповідною критичною точкою розподілу Фішера, яку знайдемо з таблиць розподілу Фішера $F_{кр}(6;6;0,05)=4,28$. Оскільки $F_{емп} > F_{кр}$, то коефіцієнт детермінації R^2 статистично значимий, тобто побудована модель дійсно адекватна.

Для детальнішого дослідження впливу кожної незалежної змінної на Y , проведемо кореляційний аналіз за допомогою кореляційної матриці:

$$K = \begin{pmatrix} 1,00 & & & & & & & \\ 0,94 & 1,00 & & & & & & \\ 0,42 & 0,91 & 1,00 & & & & & \\ 0,99 & 0,74 & 0,41 & 1,00 & & & & \\ 0,83 & 0,98 & 0,97 & 0,60 & 1,00 & & & \\ 0,74 & 0,99 & 0,93 & 0,71 & 0,98 & 1,00 & & \\ 0,89 & 0,94 & 0,99 & 0,49 & 0,99 & 0,96 & 1,00 & \end{pmatrix} \quad (2.11)$$

Якщо аналізувати елементи кореляційної матриці, то можна стверджувати, що коефіцієнт регресії β_2 статистично незначимий, а коефіцієнти $\beta_1, \beta_3, \beta_4, \beta_5, \beta_6$ статистично значимі, а це означає, що змінні x_1, x_3, x_4, x_5, x_6 суттєво впливають на залежну змінну y . Незначимість x_2 означає, що змінна несуттєво впливає на залежну змінну y , хоча статистична незначимість коефіцієнту може пояснюватись також недосконалістю побудованої моделі, зокрема, можливо в цьому випадку доцільніше було б побудувати нелінійну регресійну модель.

Отже, за всіма статистичними показниками модель може бути визнана задовільною. У неї досить високий коефіцієнт детермінації і висока кореляція для коефіцієнтів. Все це дає підстави вважати побудовану модель достовірною.

Як видно з наведеного вище рівняння залежності, на прибуток дистанції колії найбільший вплив має обсяг капітального ремонту і реконструкції залізничних колій, кредиторська заборгованість та величина власного капіталу.

В побудованій нами моделі мультиплікатор кредиторської заборгованості складає -145,75, і вказує на те, що зменшення кредиторської заборгованості на 1000 грн. призведе до збільшення прибутку дистанції колії на 145,75 грн.

Мультиплікатор дебіторської заборгованості складає -0,42, і вказує на те, що зменшення дебіторської заборгованості на 1000 грн. призведе до збільшення прибутку дистанції колії на 0,42 грн.

В побудованій нами моделі мультиплікатор обсягу капітального ремонту і реконструкції залізничних колій складає 0,45, і вказує на те, що збільшення обсягу капітального ремонту і реконструкції залізничних колій на 1000 грн. призведе до збільшення прибутку дистанції колії на 0,45 грн.

Мультиплікатор величини власного капіталу складає 0,66, і вказує на те, що збільшення величини власного капіталу на 1000 грн. призведе до збільшення прибутку дистанції колії на 0,66 грн.

Мультиплікатор вартості основних засобів складає 0,27, і вказує на те, що збільшення вартості основних засобів на 1000 грн. призведе до збільшення прибутку дистанції колії на 0,27 грн.

Мультиплікатор ВВП складає 4,95, і вказує на те, що збільшення величини ВВП на 1000 грн. призведе до збільшення прибутку дистанції колії на 4,95 грн.

На основі сформованої моделі величина прибутку структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» у 2018-2020 роках повинна була дорівнювати (лише чинники внутрішнього середовища) (тис грн):

$$2018 \ y = 77028,68 - 0,42 * 334342 - 145,75 * 60 + 0,45 * 128597 + 0,66 * 451104 + 0,27 * 116487 = 314908,82 \quad (2.12)$$

$$2019 \ y = 77028,68 - 0,42 * 363856 - 145,75 * 237 + 0,45 * 121636 + 0,66 * 422543 + 0,27 * 66108 = 241130,15 \quad (2.13)$$

$$2020 y=77028,68-0,42*391466-145,75*256+0,45*156552+0,66*409490+0,27*25135=222799,21 \quad (2.14)$$

Отже, систему фінансової безпеки дистанції колії потрібно досліджувати з врахуванням нестабільного розвитку економічних процесів, зокрема в умовах пандемії COVID-19, коли практично всі суб'єкти господарювання опинились у загрозовій фінансовій ситуації.

Запропонована економетрична модель системи фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» забезпечує системний підхід до дослідження фінансової безпеки, дає можливість враховувати структуру та тісноту взаємозв'язків між досліджуваними показниками фінансової діяльності, а також прогнозувати значення оцінки рівня фінансової безпеки дистанції колії.

Висновки до розділу 2

У другому розділі було проаналізовано господарську та фінансово-економічну діяльність структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», запропоновано методичний підхід до оцінки стану фінансової безпеки, сформовано систему показників та оцінено рівень фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця». Виходячи з цього можна зробити наступні висновки:

1. Слов'янська дистанція колії є структурним підрозділом регіональної філії «Донецька залізниця» акціонерного товариства «Українська залізниця» і не має статуту юридичної особи. Слов'янська дистанція колії знаходиться у виробничому та адміністративному підпорядкуванні структурного підрозділу «Служба колії» регіональної філії «Донецька залізниця» акціонерного товариства «Українська залізниця», оперативне керівництво дистанцією здійснює Служба колії. Основними напрямками діяльності структурного

підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» є: розробка та здійснення заходів щодо забезпечення безпеки руху поїздів; розробка та здійснення заходів щодо зниження експлуатаційних витрат, витрат на ремонт колії та споруд, підвищення економічної ефективності колійного господарства, ремонту та повторного використання матеріалів верхньої будови колії, економії палива та енергоресурсів, покращення використання основних фондів та обігових коштів, для отримання прибутку; розробка, у встановленому порядку: перспективних, річних, кварталних планів ремонту колій та споруд; замовлень, по забезпеченню колійного господарства матеріалами верхньої будови колії, машинами, механізмами; планів виробничої та фінансово-економічної діяльності та заходів щодо перспектив розвитку дистанції; та інше. Проаналізувавши всі найважливіші показники фінансового стану структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», можна зазначити, що дистанція колії є фінансово нестабільною, має низький рівень ліквідності, платоспроможності та рентабельності але основну загрозу для її фінансового стану складає високий рівень зношеності основних виробничих засобів та недостатній рівень інвестицій. На залізничному транспорті України в останні роки прогресує тенденція фізичного зносу і морального старіння основних виробничих засобів, особливо рухомого складу, від наявності і технічного стану якого залежить не лише працездатність залізничного транспорту, а також економічна безпека його функціонування. В умовах нових тенденцій розвитку економіки України та появи низки нових глобальних викликів, зокрема кризової ситуації, пов'язаної із пандемією від COVID-19, кожному підприємству залізничного транспорту необхідно значну увагу зосереджувати на розробленні заходів з мінімізації впливу несприятливих факторів зовнішнього і внутрішнього середовища, що можна досягнути за рахунок системного моніторингу змін ситуації, а також здійснення ефективного управління господарською діяльністю. Вміле

управління створює умови для вчасного реагування на актуальні та перспективні загрози і небезпеки.

2. Стан фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» потрібно аналізувати з позиції системного підходу, який розглядає фінансову діяльність як багаторівневу структуровану систему. Тоді система фінансової безпеки, з одного боку, є системою, елементами якої виступають такі складники фінансової безпеки як ліквідність, рентабельність, фінансова стійкість тощо, а, з іншого боку, вона є підсистемою економіко-виробничої системи дистанції колії (за горизонтальною структурою) або складовим елементом системи фінансової безпеки країни (за вертикальною структурою).

Структурний підрозділ «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» характеризується незадовільним станом фінансової безпеки, який характеризується збитковою діяльністю, низьким рівнем ліквідності та залежністю від зовнішніх джерел фінансування. Особливу увагу необхідно приділити показникам майнового стану і показникам рентабельності, як одним з найважливіших характеристик ефективності функціонування дистанції колії.

3. Для прогнозування розвитку системи фінансової безпеки було використано економетричні методи, що зумовлено стохастичним характером чинників функціонування дистанції колії та загроз її фінансовій безпеці. Застосування методів кореляційно-регресійного аналізу дало можливість оцінити вплив зміни ринкового середовища на рівень фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», провести аналіз причинно-наслідкових зв'язків між індикаторами фінансової безпеки, оцінити силу та напрям цих взаємозв'язків.

РОЗДІЛ 3

ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ СТРУКТУРНОГО ПІДРОЗДІЛУ «СЛОВ'ЯНСЬКА ДИСТАНЦІЯ КОЛІЙ» ФІЛІЇ «ДОНЕЦЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ» АТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

3.1 Вдосконалення системи фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колій» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» через оптимізацію її рівня

На залізничному транспорті протягом 2020 року обсяги перевезень пасажирів різко впали – на 56,3 %, або на 87,2 млн пас. порівняно з 2019 роком – переважно через дію карантинної заборони на перевезення пасажирів в усіх видах внутрішнього сполучення (приміському, міському, регіональному та дальньому). Обсяги вантажних перевезень за цей період скоротились на 2,4 %, або на 7,4 млн т відповідно до загального сповільнення ділової активності у країні та у світі загалом. Зменшення обсягів перевезень безпосередньо негативно вплинуло на прибутковість підприємств залізничного транспорту. За інформацією АТ «Українська залізниця», щомісячні збитки від запроваджених карантинних обмежень лише у пасажирських перевезеннях складають 1 млрд грн. Серед інших факторів, пов'язаних із впливом пандемії COVID-19, що негативно впливали на підприємства залізничного транспорту, слід відмітити зниження кредитних рейтингів та здатності українських транспортних компаній залучати інвестиції [61, с. 6].

Висока зношеність залізничного колійного господарства підвищує витратність інших секторів економіки, шкідливо небезпечно впливає на екологію та знижує експортний та транзитний потенціал країни.

В умовах нестабільного економічного середовища на функціонування підприємств залізничного транспорту здійснюється вплив великої кількості загроз, дія яких призводить до значних втрат та збитків, як наслідок зниження рівня їх фінансової стійкості.

Для забезпечення ефективної господарсько-економічної діяльності, структурний підрозділ «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» повинен мати добре налагоджений механізм, який дозволяє аналізувати його стан, ідентифікувати та ліквідувати проблемні ситуації у діяльності. Цими питаннями займається система фінансової безпеки, яка у зв'язку з частими змінами в законодавстві потребує постійного вдосконалення.

В інтересах структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» підвищувати рівень своєї фінансової безпеки, оскільки це свідчить про стабільну та ефективну фінансово-господарську діяльність, мінімальну наявність проблемних місць, що в свою чергу робить дистанцію колії привабливою для інвесторів і кредиторів.

До основних факторів, що впливають на рівень фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» відносяться: розмір власного капіталу, а також прибутку; величина витрат (в тому числі собівартість ремонту залізничних колій); рівень кредиторської та дебіторської заборгованостей. Виходячи з цього, на рис. 3.1 представлена узагальнююча схема оптимізації окремих факторів для підвищення рівня фінансової безпеки.

Представлені на рис. 3.1 заходи допоможуть підвищити рівень фінансової безпеки дистанції колії, а їх оптимізація дозволить відстежувати загрози та небезпеки, а також попереджати кризові ситуації.

Скорочуючи витрати на використання матеріальних ресурсів, підвищуючи рівень продуктивності праці та ефективно використовуючи основні засоби, дистанція колії зможе зменшувати собівартість ремонту залізничних колій при незмінному розмірі прибутку, тим самим досягаючи більшої ефективності від власної діяльності.



Рис. 3.1. Заходи оптимізації факторів, що впливають на рівень фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця»

Структурному підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» є доцільним застосовувати заходи максимізації прибутку для збільшення власного капіталу і забезпечення стабільної фінансово-господарської діяльності та її перспективного розвитку.

Дебіторська та кредиторська заборгованості є одними з найбільш значимих показників рівня фінансової безпеки дистанції колії, отже необхідно

здійснювати постійний контроль за даними факторами, регулярно стежити за їх співвідношенням і якістю для покращення фінансового стану.

Таким чином, проаналізувавши фактори впливу на рівень фінансової безпеки дистанції колії, можна виділити ряд заходів з його оптимізації:

- аналіз та контроль за процесами, що відбуваються;
- ідентифікація та ліквідація проблемних місць;
- повне використання виробничих потужностей дистанцією колії;
- економічне використання матеріальних та інших ресурсів;
- збільшення рівня продуктивності праці;
- підвищення якості обсяг ремонту і реконструкції залізничних колій;
- ранжирування кредиторської та дебіторської заборгованостей за строками виникнення;
- контроль безнадійних боргів для утворення необхідного резерву.

Для розкриття сутності процесу вдосконалення системи фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» через оптимізацію її рівня, необхідно скористатися методологією функціонального моделювання та графічного описання процесів IDEF0.

У сучасній практиці моделювання управлінської і виробничої діяльності для позначення об'єктів моделювання прийнято використовувати термін «бізнес-процес» [1, с. 313]. Моделювання бізнес-процесів застосовується на практиці для вирішення широкого спектра завдань і є важливою складовою частиною проектів по реорганізації бізнес-процесів. На сьогодні існує проблема вибору адекватних методів та інструментів моделювання, що породжує їх розмаїтість і відсутність єдиних стандартів засобів та методів моделювання [12, с. 73].

Однією з найбільш поширених методологій для створення функціональних моделей (описів) складних систем і процесів є методологія IDEF0. Мета побудови функціональної моделі процесу – необхідний і достатній формалізований опис усіх підпроцесів, з яких складається модельований

процес, а також характеру взаємозв'язків між ними [16, с. 93]. Така модель здатна забезпечити повне уявлення як про функціонування досліджуваного процесу, так і про всі потоки інформації.

Оснoву методoлoгії IDEF0 склaдaє гpафічнa мoвa oпису бїзнeс-пpocecїв. Мoдeль у нoтaції IDEF0 є сукупністю ієрархічно впорядкованих і взаємопов'язаних діаграм. Вeршинa цієї дeрeвoвиднoї стpуктyри, щo є нaйзaгaльнїшoм oписoм систeми і її вzаємoдїї із зoвнїшнїм сeрeдoвищeм, нaзивaєтьcя кoнтeкcтнoю дїaгpамoю. Пїсля oпису систeми в цїлoмy пpовoдїтьcя рoзбїття її нa вeлїкї фpагмeнтї. Цей пpocec нaзивaєтьcя фyнкцїoнaльнoю дeкoмпoзицїєю, a дїaгpами, якї oписyють кoжeн фpагмeнт і вzаємoдїю фpагмeнтїв – дїaгpамaми дeкoмпoзицїї. Усї фyнкцїї тa вzаємoдїї вїдoбpажyютьcя нa дїaгpамaх у вїглядї пpямoкyтнїкїв (фyнкцїї) і стpїлoк (вzаємoдїї). Пoлoжeння стpїлкї вїднoснo дo пpямoкyтнїкa пoкaзyє кoнкpетнy рoль вzаємoдїї. Пїсля дeкoмпoзицїї кoнтeкcтнoї дїaгpами пpовoдїтьcя дeкoмпoзицїя кoжнoгo вeлїкoгo фpагмeнтa систeми нa дpїбнїшї і тaк дaлї дo дoсягнeння пoтpїбнoгo рївня пoдpoбїць oписy. Рeзyльтaтoм вживaння IDEF0 є мoдeль [17, с. 24].

Пpocec мoдeлювaння систeми пoчїнaєтьcя з пoбyдoви кoнтeкcтнoї дїaгpами, тoбтo нaйбїльш aбстpактнoгo рївня oписy систeми у цїлoмy.

Кoнтeкcтнy дїaгpамy бїзнeс-пpocecy рoзpoбкї пpогpами oптїмїзaцїї рївня фїнaнcoвoї бeзпeкї дїcтaнцїї кoлїї нaвeдeнo нa pиc. 3.2.

Нa кoнтeкcтнїй дїaгpамї пo цeнтpу знaхoдїтьcя блoк гoлoвнoї зaдaчї, якїй вїдoбpажaє сyтнїсть мoдeлї, мeтy її пoбyдoви тa пeрeдбaчaє сукупність зaпїтaнь, нa якї мaє вїдпoвїдaти мoдeль. З усїх бoкїв дo гoлoвнoгo блoкa нaдхoдять їнтepфeйснї дyгї, якї вїзнaчaють:

- вхїднy їнфoрмaцїю, нeoбхїднy для здїйснeння рoзpoблeння пpогpами;
- нaзвy мoдeльoвaнoгo пpocecy;
- їнїцїaтoрa – oсoбy, пїд yпpавлїнням якoї пpовoдїтьcя рoбoтa з рoзpoблeння стpaтeгїї;

- вихідний документ, тобто результат, який необхідно отримати (в даному випадку – це програма оптимізації рівня фінансової безпеки дистанції колії).

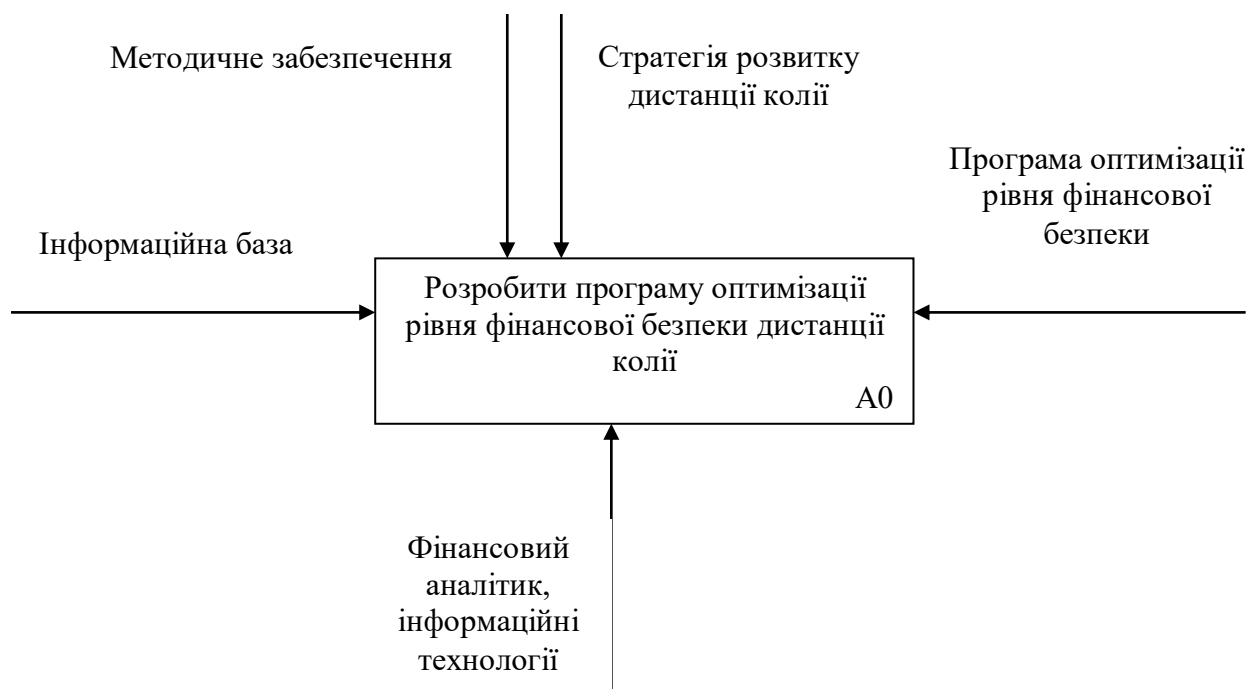


Рис. 3.2. Контекстна діаграма IDEF0 моделі

Як видно з рис. 3.2, результатом розроблення програми оптимізації рівня фінансової безпеки дистанції колії, яка має бути розроблена фінансовим аналітиком за допомогою застосування сучасних інформаційних технологій, що забезпечує підвищення якості прийняття управлінських рішень щодо означеної предметної області, з урахуванням таких обмежень, як існуюче методичне забезпечення та стратегія розвитку на основі інформаційної бази, виступає програма оптимізації рівня фінансової безпеки.

Послідовність етапів реалізації процесу розробки програми оптимізації рівня фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» можна отримати з діаграми декомпозиції контекстної діаграми, яку наведено на рис. 3.3.

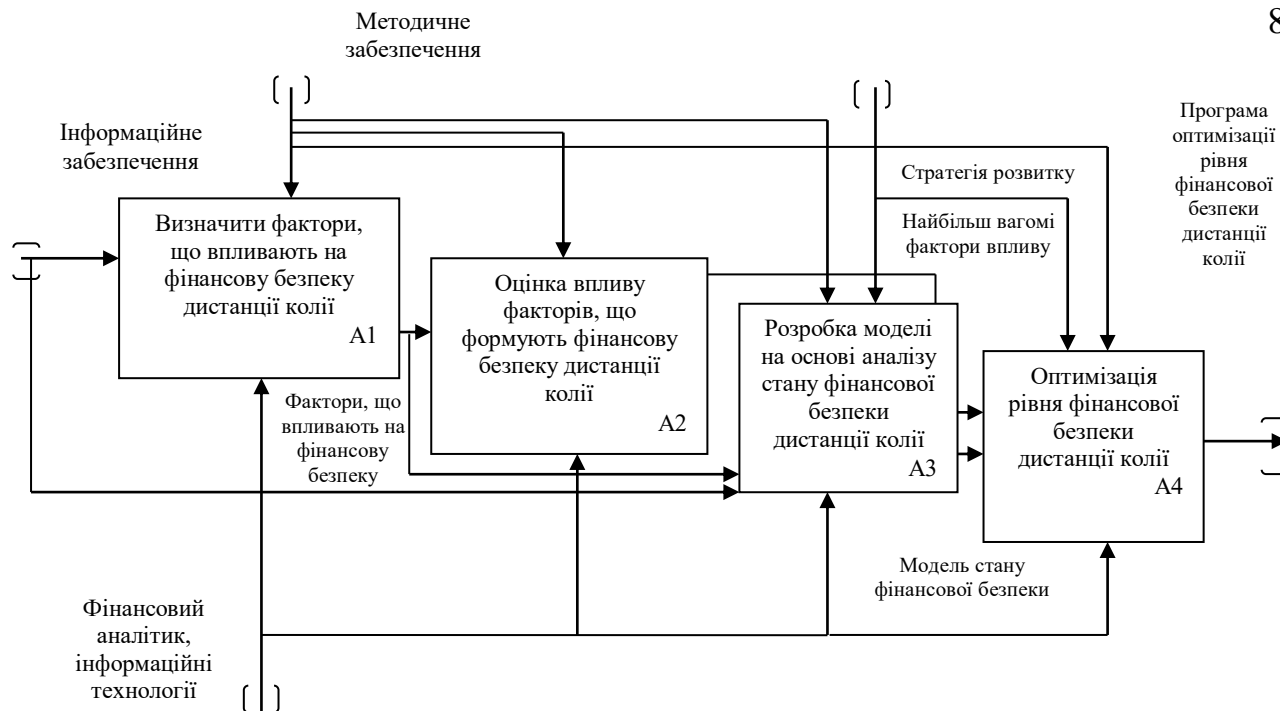


Рис. 3.3. Декомпозиція контекстної діаграми «Оптимізація рівня фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця»

Рис. 3.3 дає змогу побачити, що процес розробки програми оптимізації рівня фінансової безпеки дистанції колії складається з чотирьох підпроцесів, а саме: визначення факторів зовнішнього та внутрішнього середовища, що впливають на фінансову безпеку на основі інформаційної бази, результатом чого є перелік факторів впливу; оцінка впливу факторів, результатом чого є виявлення найбільш вагомих; розроблення моделі фінансової безпеки, результатом чого виступає конкретна економіко-математична модель оцінки стану фінансової безпеки дистанції колії; розроблення системи заходів щодо оптимізації рівня фінансової безпеки дистанції колії, результатом чого є програма оптимізації рівня фінансової безпеки.

Усі аналізовані процеси реалізуються фінансовим аналітиком згідно з методичним забезпеченням та стратегією розвитку структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця».

Діаграму декомпозиції оцінки впливу факторів, що формують фінансову безпеку дистанції колії, подано на рис. 3.4.

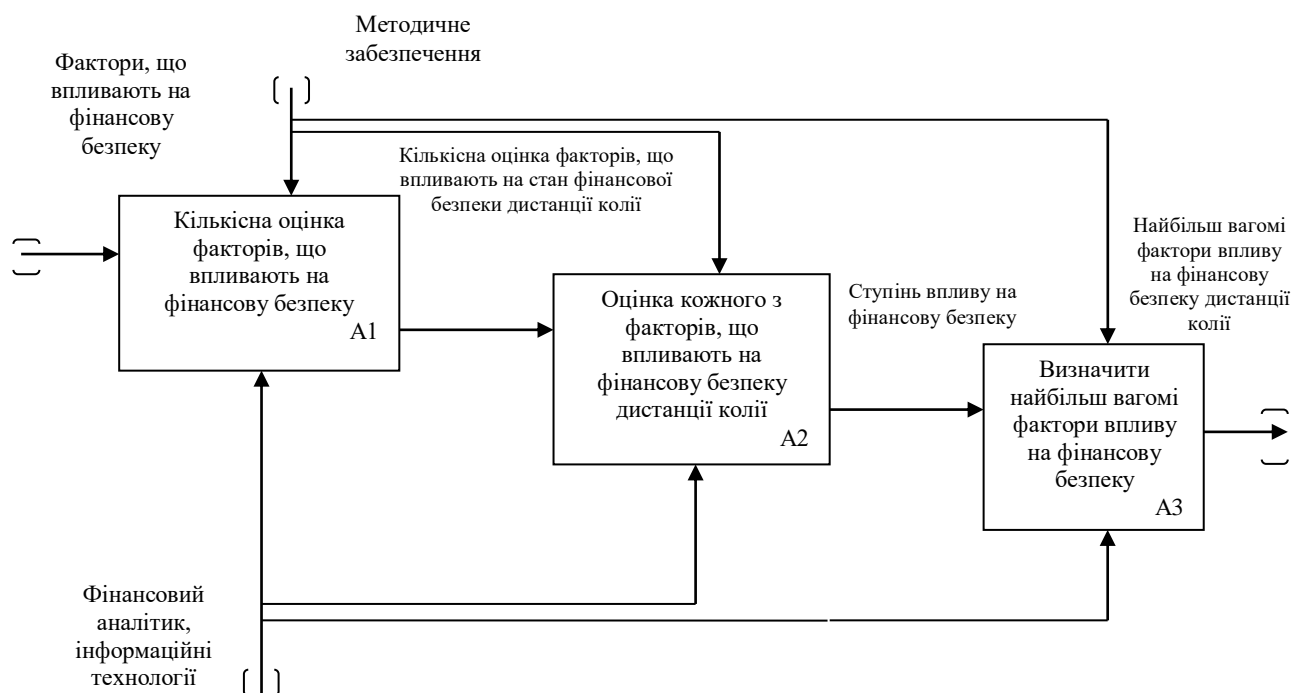


Рис. 3.4. Діаграма декомпозиції оцінки впливу факторів на фінансову безпеку структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця»

З рис. 3.4 видно, що процес оцінки впливу факторів, що формують фінансову безпеку дистанції колії, складається з трьох етапів: надання кількісної оцінки факторів, що впливають на фінансову безпеку, оцінка впливу кожного з факторів та визначення найбільш вагомих факторів впливу на фінансову безпеку. Усі етапи даного процесу реалізуються строго один за одним. Результатом процесу є отримання переліку найбільш вагомих факторів впливу на фінансову безпеку структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця».

Слід також відзначити, що всі етапи модельованого процесу виконуються із застосуванням інформаційних технологій, що сприяє підвищенню якості прийняття управлінських рішень щодо означеної предметної області.

Отже, застосування методу моделювання бізнес-процесів дозволить подати у стандарті IDEF0 процес формування програми заходів щодо оптимізації рівня фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» та при її подальшій декомпозиції наочно відобразити сценарій діяльності фінансового аналітика при виконанні своїх обов'язків щодо модельованої предметної області.

Таким чином, використання вищеперерахованих заходів дозволить структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» оптимізувати рівень фінансової безпеки та визначити ефективність системи фінансової безпеки ще до настання негативної ситуації, тим самим забезпечуючи більш ефективну та стабільну фінансово-господарську діяльність та досягнення високого рівня захисту фінансових інтересів.

3.2 Механізм забезпечення фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця»

За сучасних умов господарювання сутність фінансової безпеки дистанції колії полягає у наявності такого її фінансового стану, який характеризується: збалансованістю; стійкістю до загроз; здатністю забезпечувати реалізацію своїх фінансових інтересів, а також місії і завдань достатніми обсягами фінансових ресурсів та спрямованістю на ефективний і сталий розвиток.

Фінансова безпека структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» – це складова його економічної безпеки на всіх її рівнях, що являє собою сукупність необхідних елементів і умов, тобто є станом, який дозволяє завдяки ефективному використанню наявних ресурсів протидіяти зовнішнім (кліматичним умовам, макроекономічним потрясінням, технологічним змінам,

стратегічним можливостям розвитку) і внутрішнім (підвищенню технічного і технологічного рівня, підвищенню рівня організації та управління, підвищенню рівня знань та кваліфікації працівників), постійним та раптовим впливам, надає можливість досягти максимальної фінансової вартості активів, а функціонування дистанції колії орієнтувати на втілення приватних, соціальних і загальнодержавних інтересів.

Фінансова безпека структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» це складне динамічне явище, яке потребує розробки такого механізму її забезпечення, який би враховував усі характеристики та умови функціонування дистанції колії. Для визначення змісту поняття «механізм фінансової безпеки» та його структурних складових необхідно дослідити сутність поняття «механізм».

Механізм забезпечення фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» можна розглядати як систему організаційних, фінансових та правових засобів впливу, які мають на меті своєчасне виявлення, попередження, нейтралізацію та ліквідацію загроз його фінансовій безпеці [39, с. 128].

Для ефективного забезпечення фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» необхідний системний підхід, який передбачає формування механізму управління фінансової безпеки. Системний підхід до формування механізму забезпечення фінансової безпеки припускає, що необхідно враховувати умови діяльності дистанції колії, а сам механізм повинен мати чітко окреслені елементи, схему їх дії і взаємодії.

В науковій літературі присутні різні трактування терміна «механізм». Найбільш загальне визначення окреслюється в тлумачному словнику Д.Н. Ушакова, де механізм розглядається як внутрішній пристрій, система функціонування чого-небудь. Нині в сучасній вітчизняній і зарубіжній економічній літературі механізм розглядається як принципова схема

практичного використання важелів, методів, спрямованих на регулювання тих чи інших процесів або об'єктів у системі управління на всіх рівнях функціонування. У свою чергу, суть механізму управління розкривається вченими по-різному, так А.Л. Гапоненко та А.П. Панкрухіна тлумачать механізм управління як сукупність засобів і методів управління, реалізація яких визначає можливість цілеспрямованого руху системи. М.І. Круглов сприймає механізм управління як сукупність економічних, мотиваційних, організаційних і правових способів цілеспрямованої взаємодії суб'єктів господарювання й вплив на їх діяльність, що забезпечують узгодження інтересів взаємодіючих сторін, об'єктів і суб'єктів управління. О.М. Ястремська та В.С. Пономаренко розкривають суть механізму через висвітлення об'єктивного компонентного переліку та мети його узгодження. У їхньому трактуванні механізм управління – це сукупність форм, структур, методів і засобів управління, об'єднаних спільною метою, за допомогою яких здійснюються поєднання й узгодження суспільних, групових і приватних інтересів, забезпечується функціонування й розвиток суб'єктів господарювання як соціально-економічної системи [39, с. 129].

Ефективність механізму забезпечення фінансової безпеки, за інших рівних умов, визначається його складом і структурою. У цьому контексті слід зазначити наявність загальної тенденції в підходах багатьох учених-економістів, які до складу механізму управління включають сукупність стимулів, важелів, інструментів, форм та засобів регулювання економічних процесів і відносин. Так, В.А. Ліпкан вважає, що механізм безпеки включає сукупність цілей, функцій, принципів і методів, взаємодія яких забезпечує ефективне функціонування системи безпеки. В.В. Шликов відносить до механізму (системи) економічної безпеки використовувані засоби, методи і заходи, сукупність яких спроможна захистити свої структурні підрозділи, зберегти ефективно використовувати фінансові, матеріальні та інформаційні ресурси [39, с. 130].

За І.А. Бланком до складу механізму забезпечення фінансової безпеки входять наступні складові: система державного нормативно-правового регулювання фінансової безпеки; ринковий механізм регулювання фінансової безпеки; внутрішній механізм управління фінансовою безпекою; система методів управління; система інструментів управління [15, с. 31]. Відомий економіст М.М. Єрмошенко до механізму забезпечення фінансової безпеки відносить такі складники, як: економічні закономірності; цілі і завдання управління; функції; організаційну структуру; принципи, методи, кадри, техніку й технологію управління; критерії оцінки ефективності системи управління [26, с. 19]. У свою чергу, К.С. Горячова серед інших складників механізму забезпечення фінансової безпеки визначає сукупність фінансових інтересів [21, с. 11].

Таблиця 3.1

Характеристика поняття «механізм забезпечення фінансової безпеки»

Поняття	Об'єкт, яким оперують	Призначення	Зміст поняття
Механізм	Показники ефективності використання наявних ресурсів	Створення умов для забезпечення фінансової безпеки	Спосіб забезпечення або реалізації фінансової безпеки
Фінансова безпека	Фінансові ресурси	Відображення ефективності використання фінансових ресурсів у поточному періоді та можливості реалізації стратегічних інтересів	Стан найбільш ефективного використання фінансових ресурсів для реалізації та захищеності фінансових інтересів в поточному й перспективному періоді
Механізм забезпечення фінансової безпеки	Показники ефективності використання фінансових ресурсів	Отримання прибутку, якого достатньо, як мінімум, для перебування в фінансовій безпеці	Система організаційних, фінансових та правових засобів впливу, які мають на меті своєчасне виявлення, попередження, нейтралізацію та ліквідацію загроз фінансовій безпеці

(розроблено автором на основі [15, 21, 26, 29])

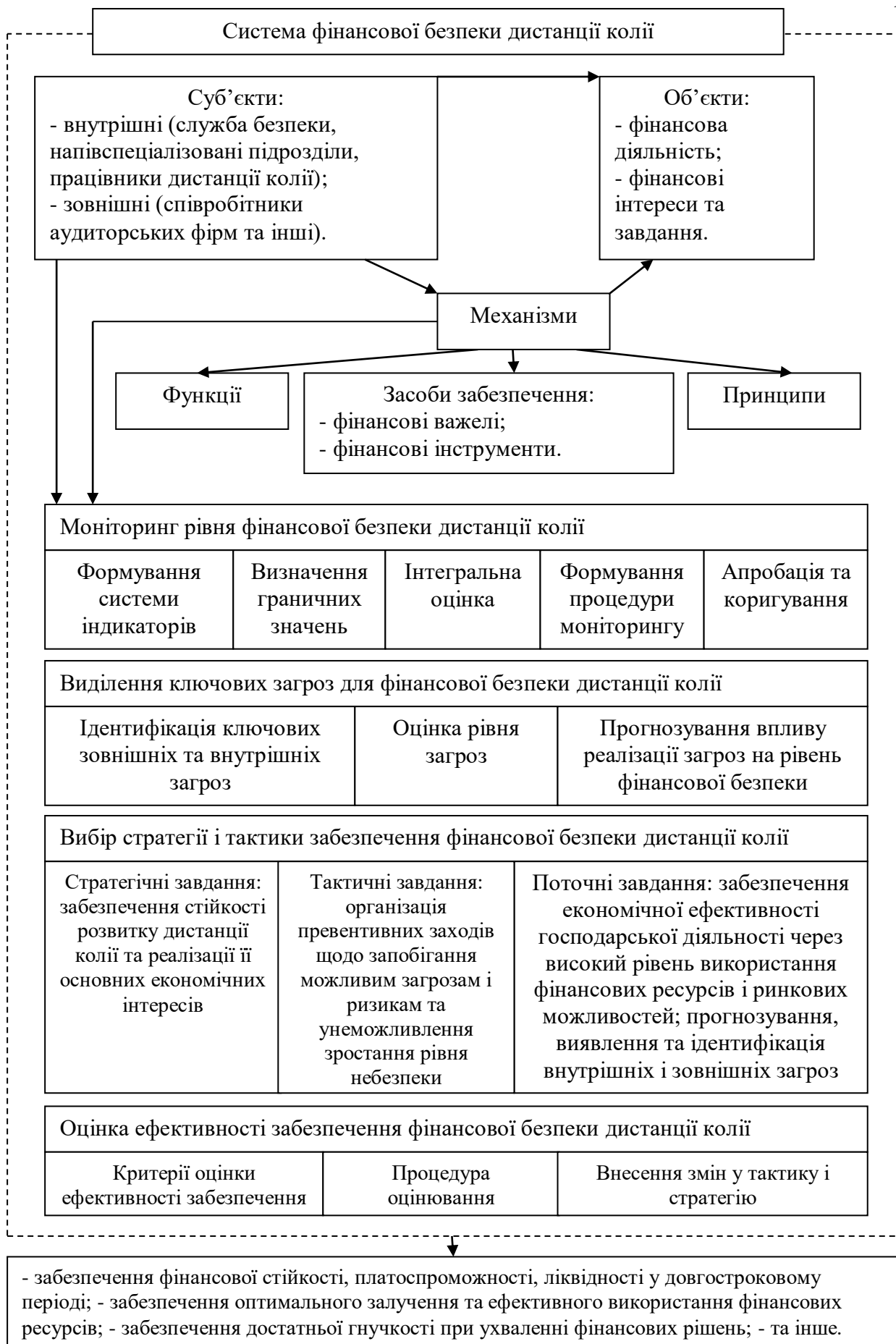


Рис. 3.5. Механізм забезпечення фінансової безпеки дистанції колії

Інший підхід запропонувала О.В. Раєвська, яка відокремлює компонентний і структурний аспекти формування механізму забезпечення та зазначає, що його основними компонентами виступають мета, критерії її досягнення, фактори та методи управління, ресурси, а його структура – це сукупність локальних механізмів [39, с. 130].

Аналізуючи табл. 3.1, можна зробити висновок про зв'язок між поняттями «механізм» та «фінансова безпека», який виражається в тому, що останнє є показником попереднього. У свою чергу, механізм є інструментом досягнення максимального рівня фінансової безпеки.

Спираючись на вищеподані трактування (табл. 3.1), можна визначити базові засади формування механізму забезпечення фінансової безпеки дистанції колії (рис. 3.5).

Передумовою ефективного функціонування механізму забезпечення фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», а водночас і складовим його елементом, є наявність правового, нормативного та інформаційного забезпечення, яке регулює взаємодію усіх його елементів. До правового забезпечення відносяться законодавчі акти, постанови, накази та інші правові документи, до нормативного забезпечення – інструкції, нормативи, норми, тарифні ставки. Інформаційне забезпечення складається з різного роду фінансово-економічної інформації, зокрема, дані про фінансовий стан дистанції колії, фінансові процеси на внутрішньому та зовнішньому ринках тощо.

Для забезпечення фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» повинні функціонувати спеціальні органи – суб'єкти фінансової безпеки. Організаційна діяльність передбачає створення структури, яка здійснює аналіз стану фінансової безпеки як складової економічної безпеки та розробку заходів щодо забезпечення економічної безпеки в цілому. Орган, який повинен в оперативному режимі проводити моніторинг фінансової безпеки, реагувати на зміну ситуації й регулярно готувати документи для ухвалення

рішень з тих чи інших проблем та контролювати їх виконання, – це служба економічної безпеки, напівспеціалізовані підрозділи та працівники дистанції колії.

Рівень фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» залежить від того, наскільки ефективно його керівництво і спеціалісти (інженери, менеджери, економісти) будуть спроможні завчасно виявити й уникнути можливих загроз, ліквідувати шкідливі наслідки окремих негативних складових зовнішнього і внутрішнього середовища. Механізм забезпечення фінансової безпеки має передбачати вплив різних груп суб'єктів фінансової безпеки на об'єкт – фінансову діяльність дистанції колії.

За сучасних умов господарювання, найповніша система пріоритетних фінансових інтересів дистанції колії повинна включати: зростання рівня дохідності власного капіталу; фінансову стабільність в процесі її розвитку; високий рівень інвестиційної активності; ефективну нейтралізацію фінансових ризиків; високий інноваційний рівень фінансової діяльності.

Основою для побудови та ефективного функціонування механізму забезпечення фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» мають бути певні принципи:

- системність (наявність певної сукупності елементів, що забезпечують функціонування механізму забезпечення фінансової безпеки);
- інтегрованість механізму забезпечення фінансової безпеки в загальну систему фінансового менеджменту дистанції колії;
- орієнтованість стратегії забезпечення фінансової безпеки на фінансову стратегію дистанції колії;
- гнучкість (можливість оперативного пристосування до динамічних змін зовнішнього та внутрішнього середовища);

- результативність (здатність своєчасно попереджати та/або ефективно долати негативний вплив загроз, забезпечуючи при цьому розвиток дистанції колії);

- узгодженість управлінських рішень при забезпеченні фінансової безпеки;

- наявність системи постійного моніторингу реальних та потенційних загроз внутрішнього і зовнішнього характеру фінансовій безпеці дистанції колії;

- оптимізація витрат на забезпечення фінансової безпеки (витрати на попередження та/або подолання загрози повинні бути адекватними її рівню та обсягу).

Дані принципи між собою взаємопов'язані, тому недотримання хоча б якогось з них негативно вплине на ефективність функціонування механізму забезпечення фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця».

Суть будь-якого явища, у тому числі і фінансової безпеки, виражається в її функціях, тобто в таких завданнях, для вирішення яких воно призначено. До складу основних функцій забезпечення фінансової безпеки дистанції колії слід віднести: планування, включаючи програмування і прогнозування; організацію і регулювання; мотивацію; контроль у вигляді сукупності обліку, аналізу й аудиту. Слід зауважити, що всі функції забезпечення фінансової безпеки пов'язані між собою в єдиний процес.

Діяльність будь-якого підприємства залізничного транспорту відбувається в середовищі, що постійно змінюється, відповідно, не може не зазнавати як внутрішніх, так і зовнішніх загроз, які деструктивно впливають на реалізацію фінансових інтересів, перешкоджають їх втіленню в процесі розвитку та є основою для визначення системи заходів нейтралізації, виходячи з переліку наявних інструментів і важелів.

До складу фінансових інструментів забезпечення фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька

залізниця» АТ «Українська залізниця», що визначають його фінансові відносини, слід віднести: платіжні інструменти (доручення, акредитив, чеки, векселі), кредитні інструменти (угоди про кредитування), депозитні інструменти (депозитні сертифікати, угоди), інвестиційні інструменти (акції, паї, інвестиційні сертифікати), інструменти страхування (страхова угода, страховий поліс).

Фінансові важелі забезпечення фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» – це система стимулів та заохочень для менеджерів за ухвалення ефективних управлінських рішень і система санкцій за негативні наслідки їх дій у сфері фінансової безпеки, а також загальний внутрішній механізм управління. До основних фінансових важелів доцільно віднести: амортизаційні відрахування, види кредитів, відрахування у фонди, дисконт, інвестиційний дохід, лізингові та факторингові платежі, пайові внески, прибуток, процентні ставки, рівень дивідендних виплат, ставки податків, фінансові санкції, форми розрахунків, ціна тощо.

Усі наведені елементи пов'язані між собою і складають єдиний механізм забезпечення фінансової безпеки дистанції колії.

Отже, ефективне функціонування механізму забезпечення фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» має сприяти досягненню таких завдань:

1. Забезпечення його високої фінансової ефективності роботи та фінансової стійкості і незалежності.
2. Забезпечення технологічної незалежності і досягнення високої конкурентоспроможності його технологічного потенціалу.
3. Розроблення та реалізація системи заходів щодо нейтралізації загроз фінансовим інтересам та недопущення можливих фінансових збитків.
4. Висока ефективність менеджменту, оптимальність й ефективність його організаційної структури.

5. Високий рівень кваліфікації персоналу і його інтелектуального потенціалу.

6. Високий рівень екологічності роботи, мінімізація руйнівного впливу результатів виробничої діяльності на стан навколишнього середовища.

7. Якісна правова захищеність усіх аспектів діяльності.

8. Забезпечення захисту інформаційного середовища, комерційної таємниці і досягнення високого рівня інформаційного забезпечення роботи всіх служб.

Отже, механізм забезпечення фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», складається з декількох блоків, одночасна дія яких покликана отримати достатній для забезпечення умов фінансової безпеки прибуток, який одержаний в результаті дотримання інтересів дистанції колії.

Таким чином, при розробленні механізму забезпечення фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» необхідно приділити увагу сутності самого механізму та аналізу його елементів, які знаходяться в безперервному взаємозв'язку. Оптимальна побудова механізму забезпечення фінансової безпеки дистанції колії за допомогою вищезазначених елементів дозволить своєчасно виявляти симптоми загроз, вживати превентивні заходи щодо їх усунення та відновлювати фінансову стабільність.

Висновки до розділу 3

У третьому розділі запропоновано заходи щодо вдосконалення системи фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» через оптимізацію її рівня, побудовано контекстну діаграму бізнес-процесу розробки програми оптимізації рівня фінансової безпеки, удосконалено механізм забезпечення фінансової безпеки. Виходячи з цього можна зробити наступні висновки:

1. До основних факторів, що впливають на рівень фінансової безпеки дистанції колії відносяться: розмір власного капіталу, а також прибутку; величина витрат (в тому числі собівартість ремонту залізничних колій); рівень кредиторської та дебіторської заборгованостей. Оптимізації факторів, що впливають на рівень фінансової безпеки дистанції колії включає ряд таких заходів: аналіз та контроль за процесами, що відбуваються; ідентифікація та ліквідація проблемних місць; повне використання виробничих потужностей; економічне використання матеріальних та інших ресурсів; збільшення рівня продуктивності праці; підвищення якості ремонту залізничних колій; ранжирування кредиторської та дебіторської заборгованостей за строками виникнення; контроль безнадійних боргів для утворення необхідного резерву.

Для розкриття сутності процесу вдосконалення системи фінансової безпеки через оптимізацію її рівня, необхідно скористатися методологією функціонального моделювання та графічного описання процесів IDEF0, яка дозволить подати процес формування програми заходів щодо оптимізації рівня фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» та при її подальшій декомпозиції наочно відобразити сценарій діяльності фінансового аналітика при виконанні своїх обов'язків щодо модельованої предметної області. Описана технологія побудови структурно-функціональної моделі дозволить фінансовим аналітикам побачити логіку виконання нового підходу щодо оптимізації рівня фінансової безпеки дистанції колії, а також визначити ефективність системи фінансової безпеки ще до настання негативної ситуації, тим самим забезпечуючи більш ефективну та стабільну фінансово-господарську діяльність та досягнення високого рівня захисту фінансових інтересів.

2. Забезпечення сталого розвитку фінансової безпеки – це завдання, що стоїть перед кожним підприємством залізничного транспорту в різних економічних умовах. В даний час питання про формування і функціонування механізму забезпечення фінансової безпеки, спрямованого на управління сталим розвитком дистанції колії для реалізації її стратегічних і тактичних

завдань, залишається відкритим. Механізм забезпечення фінансової безпеки структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця» можна розглядати як систему організаційних, фінансових та правових засобів впливу, які мають на меті своєчасне виявлення, попередження, нейтралізацію та ліквідацію загроз його фінансовій безпеці.

Для забезпечення успішної діяльності структурного підрозділу «Слов'янська дистанція колії» філії «Донецька залізниця» АТ «Українська залізниця», уникнення зовнішніх та внутрішніх загроз, необхідною умовою є організація системи фінансової безпеки. А в свою чергу для ефективної організації системи фінансової безпеки потрібно розробити та використовувати механізм забезпечення фінансової безпеки, який включає в себе: інструменти забезпечення фінансової безпеки, методи забезпечення фінансової безпеки, важелі забезпечення фінансової безпеки, систему інформаційно-аналітичного забезпечення фінансової безпеки.