

організації не повинні заощаджувати кошти на удосконаленні наявної системи розвитку працівників.

### **Література:**

1. Козяр М.М, Кузик А.Д // Сучасні інформаційні технології та інноваційні методики у підготовці фахівців: методологія, теорія, досвід, проблеми // Зб. наук пр. – Випуск 10 (Ред. кол.І.А, Зязюн та ін. – Київ – Вінниця: ДОВ «Вінниця», 2006. – 345 с.
2. Кибанов А.Я. Дуракова И.Б.Управление персоналом организации: отбор и оценка при найме, аттестация: Учебное пособие для студентов вузов / А.Я. Кибанов, И.Б. Дуракова. – М.: Издательство «Эталон», 2009. – 416 с.
3. (Герасименко О. Эффективный вариант неформального обучения / О. Герасименко. – Режим доступа: <http://www.trainings.ru/library/articles/?id=6330> Герасименко О. Storytelling – effektivnyiy variant neformalnogo obucheniya / Gerasimenko O. – Rezhim dostupa :<http://www.trainings.ru/library/articles/?id=6330>.

**Остапюк Б.Б.**, здобувач  
*кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом,  
Український державний університет залізничного транспорту, м. Харків*

## **ВДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ НА ПРИКЛАДІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Реформування залізничної галузі, завданням якого є активізація та нарощування економіко-технічного потенціалу та необхідність підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту і транспортної системи країни в цілому, визначає необхідність нових підходів до методології та організації управління економічними процесами. У комплексі підходів особлива роль відводиться підтримці належного рівня економічної безпеки як обов'язкової умови стійкого функціонування і досягнення економічного зростання національної економіки, її галузей і господарюючих суб'єктів.

Перетворення структури управління і форм власності залізничної галузі визначають особливу актуальність даної проблеми на рівні господарюючих суб'єктів залізничного транспорту. При цьому досягнуті в останні роки показники роботи залізничного транспорту, особливо стан матеріально-

технічної бази, не містять якісних змін та передумов до подальшого стійкого зростання [1].

Складність ситуації посилюється прикладом практичних результатів роботи інших видів транспорту, де вже були певним чином вирішені питання про розподіл функцій державного управління і експлуатаційно-комерційної діяльності і широко проведені заходи приватизації. За минулі роки в Україні спостерігається деградація морського торгового флоту країни, практична ліквідація більшості внутрішніх авіаліній з усе більшою експансією зарубіжних авіакомпаній в забезпеченні міжнародних повітряних сполучень, а також погіршення безпеки польотів, припинення діяльності багатьох внутрішніх водних шляхів, зростаюче збільшення частки іноземних перевізників в міжнародних автомобільних перевезеннях.

Вищесказане підтверджує важливість необхідності обґрунтування оцінки економічної безпеки господарюючих суб'єктів залізничного транспорту з позицій забезпечення сталого функціонування залізничної галузі. Дане завдання є тим більш важливими в ситуації нестабільного макроекономічного стану, що особливо актуально в нашій країні. Також для сучасної економіки України в більшій мірі, ніж в розвинених країнах, характерна невизначеність в поведінці покупців, конкурентів, партнерів і державних органів. З іншого боку, економічна безпека господарюючих суб'єктів є поряд з фінансовою та соціальною політикою держави яка є основою такого стану економіки країни, який забезпечує її стабілізацію, функціонування в режимі розширеного відтворення і мінімізацію впливу зовнішніх факторів.

Термін «економічна безпека», як невід'ємно багатofункціональна і різноманітна концепція вимагає вивчення природи, структури і компонентів при застосуванні економічної безпеки з позиції системного підходу [2]. Відповідно до вищезазначеного всі процеси, явища та функціонування структурних підрозділів залізниці повинні розглядатися з точки зору системного підходу. Під системою економічної безпеки підприємства розуміють організовану сукупність спеціальних органів, служб, засобів, методів

і заходів, що забезпечують захист життєво важливих інтересів підприємства від внутрішніх і зовнішніх ризиків.

Можна виділити три найрозповсюджених внутрішніх факторів ризику - це людський фактор, технологічні чинники і фізичні фактори. Ризик, пов'язаний з людським фактором, може включати страйк профспілок, несумлінність співробітників, неефективне управління або керівництво, а також відмова з боку зовнішніх виробників або постачальників. Технологічний ризик включає непередбачені зміни в доставці або розповсюдженні продукту, або послуги компанії. Фізичний ризик - це втрата або пошкодження активів залізниць. Компанія може знизити внутрішні ризики за рахунок хеджування впливу цих трьох типів ризиків.

Зовнішні ризики виникають через економічні події, що виникають поза межами залізничної галузі. Зовнішні події, які призводять до зовнішнього ризику, не можуть контролюватися управлінням залізниць, не можуть бути прогнозовані з надійністю, і тому складно знизити пов'язані ризики [3].

До пріоритетних цілей економічної безпеки підприємств залізничного транспорту слід віднести забезпечення ефективності діяльності, фінансової стійкості та незалежності підприємства. Основними завданнями системи забезпечення економічної безпеки є:

- моніторинг і прогнозування загроз;
- оцінка ризиків і загроз кількісними і якісними методами;
- розробка інструментів і механізму нівелювання загроз і підтримки стабільного розвитку підприємства;
- постійне вдосконалення механізму забезпечення економічної безпеки.

Основними компонентами економічної безпеки підприємств залізничної галузі слід вважати:

- фінансову складову (фінансово-економічні послуги підприємства);
- інтелектуальну складову (кадрова служба);
- кадрове обслуговування підрозділів;
- технологічну складову;

- правовий компонент (юридична, патентне і ліцензійне обслуговування і здійснює юридичний супровід підприємницької діяльності, юридичне оформлення договірної документації, управління судовим і арбітражним розглядом, юридична навчання персоналу, моніторинг порушень прав);

- інформаційний компонент (дотримання існуючих природоохоронних норм, мінімізація забруднення; забезпечення фізичної безпеки співробітників і забезпечення безпеки майна);

- ринковий компонент (характеризує надійність взаємодії з економічними партнерами, що особливо важливо при врахування того фактору, що ПАТ «Укрзалізниця» є монополістом транспортної залізничної галузі України.

Практичні дії щодо забезпечення економічної безпеки базуються на нормативно-правовій основі діяльності підприємств, мотивації персоналу, заходах економічного стимулювання, адміністративних важелів управління, ресурсозбереження та інших прийомах. Основні заходи, а також методи і інструменти дозволяють сформувати механізм забезпечення економічної безпеки підприємства [5]. Саме тому важливо відзначити, що механізм забезпечення економічної безпеки підприємства реалізується поетапно:

1 етап. Формування основ забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. Необхідно сформулювати стратегію, цілі, функції, принципи та методи управління підприємством, а також конкретизувати суб'єкт і об'єкт управління в рамках концепції забезпечення економічної безпеки підприємства.

2 етап. Якісний і кількісний аналіз факторів зовнішнього і внутрішнього середовища. Ідентифікація ризиків і загроз економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, аналіз впливу факторів на сталий розвиток ПАТ «Укрзалізниця».

3 етап. Оцінка значущих чинників і ризиків, і оцінка їх впливу на економічну безпеку підприємств залізничного транспорту. На підставі вивчення зовнішніх і внутрішніх факторів безпеки виявляються основні можливості і

загрози, в результаті чого оцінюється потенціал економічної безпеки підприємства.

4 етап. Аналіз і оцінка економічної безпеки підприємства. На цьому етапі визначається конкретний набір показників економічної безпеки для ефективного розвитку залізничної галузі.

5 етап. Розробка управлінських рішень і рекомендацій, коригування засад управління ризиками підприємств залізничної галузі. Управління ризиками підприємства ґрунтується на постановці принципів управління, цілей, функцій і методів управління, а також виділення об'єкта і суб'єкта управління.

Всі перераховані вище елементи конкретизуються таким чином, щоб забезпечувати стабільність і економічний ефект. Представлений механізм забезпечення економічної безпеки підприємства дозволяє поетапно розробляти грамотні управлінські рішення для покращення сталого розвитку галузі.

Отже, успіх діяльності підприємств залізничного транспорту багато в чому визначається швидкістю і правильністю реакції підприємства на виникаючі загрози, де ключовим фактором, що визначає ефективність діяльності залізничного транспорту, є створення системи забезпечення економічної безпеки підприємства.

### **Література:**

1. Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства [Текст]: навч. посібник / В.Л. Дикань, І. В. Воловельська, О. В. Маковоз. – Х.: УкрГАЖТ, 2011. – 243 с.
2. Дикань В.Л. Комплексний підхід до управління стійким розвитком підприємств машинобудування / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць. – Харків, УкрДАЗТ, 2015. - № 49. – С. 11-18.
3. Дикань В.В. Шляхи активізації інноваційно-інвестиційних процесів розвитку підприємств залізничної галузі / В.В. Дикань, Л.П. Василенко // Збір наук. праць. – Харків, УкрДАЗТ, 2014. - № 146. – С. 100-105.
4. Овчиннікова В.О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України: монографія / В. О. Овчиннікова. – Х. : УкрДУЗТ, 2017. – 427 с.
5. Токмакова І.В. Теоретико- методичні основи адаптивного управління підприємствами залізничного транспорту у сучасних умовах / І.В. Токмакова, Н.В. Янченко. - Х.: УкрДАЗТ, 2013. – 196