

ВІДТВОРЕННЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ У СИСТЕМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

В даній роботі розглянуто актуальні проблеми забезпечення економічної безпеки для українських залізниць, які зараз знаходяться у кризовому стані. Запропоновано схему процесу забезпечення економічної безпеки підприємства з виконавцями для залізниці. Проведено аналіз основних засобів на прикладі Дніпропетровської дирекції залізничних перевезень та аналіз наявності рухомого складу залізниць України. А також побудовано графік залежності рівня економічної безпеки від рівня відтворення основних засобів.

Ключові слова: економічна безпека, основні засоби, залізничні перевезення, відтворення основних засобів

Необхідною умовою зростання економічного потенціалу та виходу України з економічної кризи є ефективне функціонування транспортної системи. Її основу становлять залізниці, що забезпечують єдність основних ланок національного господарства. Основні засоби підприємств залізничного транспорту має дуже високий рівень фізичної та моральної зношеності. Обсяги та доступність традиційних джерел фінансування оновлювальних процесів у галузі, до яких належать власні кошти, бюджетне фінансування, банківські кредити, не задовольняють інвестиційні потреби залізничних підприємств у здійсненні оновлення основних засобів.

Відтворення основних засобів підприємств залізничного транспорту є підґрунтям конкурентоспроможності на внутрішньому та зовнішньому ринках перевезень, впливає на розвиток вітчизняної мережі міжнародних транспортних коридорів, транзитний потенціал транспортної системи України. Можливість розширеного відтворення основних засобів залізничного транспорту пов'язана з організацією інвестиційно-інноваційної діяльності, яка в конкурентних умовах ринку покликана забезпечити зміцнення позицій залізничного транспорту та реалізацію його стратегічних цілей. Тому пошук нетрадиційних форм фінансування цього процесу на залізничному транспорті потребує подальших досліджень [5].

В умовах нестабільності економічних процесів, які відбуваються в Україні, глибокої кризи, що охопила всі сфери економіки, діяльність усіх підприємств піддається безлічі внутрішніх і зовнішніх негативних впливів, які утруднюють забезпечення їхньої економічної безпеки (ЕБ). Проблема забезпечення економічної безпеки є актуальною і для залізничного транспорту

– однієї з базових галузей економіки України, зокрема, для українських залізниць, які зараз знаходяться у кризовому стані.

Економічна безпека являє собою універсальну категорію, що відбиває захищеність суб'єктів соціально-економічних відносин на всіх рівнях, починаючи з держави і закінчуючи кожним його громадянином. Економічна безпека підприємств залізничного транспорту – це захищеність їх діяльності від негативних впливів внутрішнього і зовнішнього середовища, а також здатність швидко усунути різні варіанти погроз чи пристосуватися до існуючих умов, що не позначаються негативно на їх діяльності. Зміст даного поняття містить у собі систему мір, що забезпечують конкурентоспроможність і економічну стабільність підприємства, а також сприяючому підвищенню рівню добробуту працівників [3].

Звідси можна сказати, що економічна безпека підприємств залізничного транспорту – це стан найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів для запобігання погроз і забезпечення стабільного функціонування підприємств в даний час і в майбутньому.

Економічна безпека залізничного транспорту характеризується сукупністю якісних і кількісних показників, найважливішим з яких є рівень економічної безпеки.

Рівень економічної безпеки залізничного транспорту – це оцінка стану використання корпоративних ресурсів за критеріями рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Головною метою досягнення найбільш високого рівня економічної безпеки, є роботи з забезпечення максимальної безпеки основних функціональних складових діяльності підприємства.

Функціональні складові економічної безпеки залізниці – це сукупність основних напрямків її економічної безпеки, що істотно відрізняються один від одного за своїм змістом.

Основною причиною необхідності забезпечення економічної безпеки залізниці є задача, що стоїть перед кожним підприємством залізничного транспорту, досягнення стабільності свого функціонування і створення перспектив росту для виконання цілей діяльності.

Рівень економічної безпеки підприємств залізничного транспорту базується на тому, наскільки ефективно службам даного підприємства вдається запобігати погрози й усувати збитки від негативних впливів на різні аспекти економічної безпеки. Джерелами таких негативних впливів можуть бути усвідомлені чи неусвідомлені дії людей, організацій, у тому числі органів державної влади, а також збігу об'єктивних обставин, наприклад: стан фінансової кон'юнктури на ринках, як даного підприємства так і на міжнародних ринках, стан основних засобів та рівень їх відтворення, наукові відкриття і технологічні розробки, форс-мажорні обставини та інше [5].

Рівень економічної безпеки на пряму залежить від стану основних засобів, оскільки, організація будь-якої підприємницької діяльності потребує наявності засобів праці, які тривало використовуються в процесі виробництва (експлуатації), зберігають початковий зовнішній вигляд, але протягом тривалого періоду зазнають поступового зносу і поступово переносять

свою вартість на собівартість продукції протягом їх нормативного строку служби.

Економічна сутність і матеріально-речовий зміст основних засобів слугують визначальними характеристиками в окресленні їх значення для здійснення відтворювальних процесів, функціонування та розвитку будь-якого виробництва. Вони визначають характер матеріально-технічної бази виробничої сфери на різних етапах її розвитку. Крім того, зростання основних засобів забезпечує підвищення технічної оснащеності та продуктивності праці виробничого персоналу, а тим самим і рівень економічної безпеки залізничного транспорту.

Для підвищення ефективності використання основних засобів, першочергове значення має їх відтворення.

Відтворення основних фондів – це процес безперервного їх оновлення. Процес відтворення має низку характерних ознак, зокрема:

- основні фонди поступово переносять свою вартість на продукцію;
- у процесі відтворення активів одночасно відбувається рух їхньої вартості;
- здійснюється нагромадження в грошовій формі частково перенесеної вартості активів на готову продукцію шляхом нарахуванням амортизації;
- основні засоби оновлюються в натуральній формі протягом часу [1].

Процес відтворення основних засобів, який охоплює стадії виробництва, обміну та відтворення основних засобів, можна представити таким чином (рис. 1).

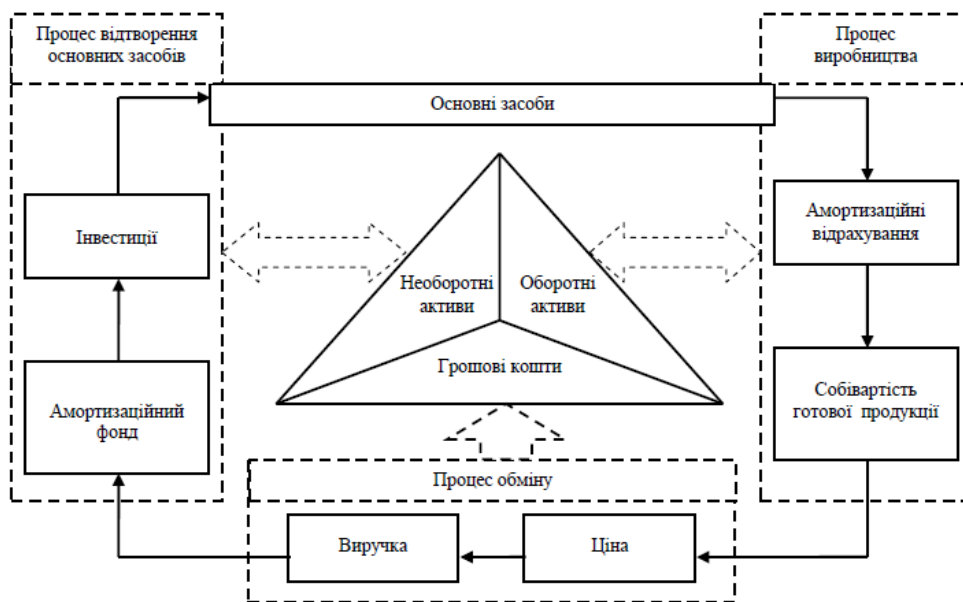


Рис. 1. Кругообіг основних засобів

На підставі такого узагальнення, відзначимо, що на етапі виробництва відбувається трансформація вартості необоротних активів в оборотні, а сума амортизації стає складовою собівартості готової продукції. В процесі обміну перенесена вартість основних засобів у сумі амортизації через ціну продукції компенсуються виручкою, яка надходить на підприємство після реалізації продукції. Саме в цей момент амортизаційний фонд набуває реального змісту, тобто підприємство отримує кошти, які є джерелом інвестицій. Після закінчення процесу обміну кошти амортизаційного фонду беруть участь в процесі відтворення основних засобів. На цій стадії обігові кошти трансформуються у необоротні активи.

Просте відтворення основних виробничих засобів здійснюється в тому самому обсязі, коли відбувається заміна окремих зношених частин основних засобів або заміна старого устаткування на аналогічне, тобто тоді, коли постійно відновлюється попередня виробнича потужність. За простого відтворення у кожному наступному циклі відбувається створення основних засобів у попередніх обсягах та з однаковою якістю. Джерелом фінансування заміни зношених необоротних активів є нарахована сума амортизації.

Розширене відтворення передбачає кількісне та якісне збільшення діючих необоротних активів або придбання нових, які забезпечують вищий рівень продуктивності устаткування. За розширеного відтворення кожного наступного циклу здійснюється кількісне і якісне оновлен-

ня необоротних активів за рахунок нового будівництва, у формі технічного переозброєння, реконструкції або розширення діючих підприємств, модернізації обладнання або його придбання та ін. Головним джерелом розширеного відтворення основних фондів в умовах переходу до ринкових відносин є прибуток.

Здійснення процесу відтворення залежить від багатьох факторів. Однак всі їх можна поділити по відношенню до підприємства на дві основні групи: зовнішні і внутрішні. Внутрішні фактори характеризують стан підприємства, а зовнішні – стан об'єктів навколишнього середовища (рис. 2) [1].

Отже, виходячи з цього, ми бачимо, що забезпечення економічної безпеки підприємства – це постійний циклічний процес. Для його виконання необхідна система організації, проведення і контролю заходів по досягненню прийнятого рівня економічної безпеки.

На рис.3 наведена схема процесу оцінки і забезпечення економічної безпеки підприємства, яка може бути застосована на всіх підприємствах сфери матеріального виробництва.

Вся система заходів, у тому числі і по забезпеченню економічної безпеки, які здійснюються на підприємстві, має своєю метою збереження його місії при обов'язковому досягненні високих виробничо-фінансових і соціальних результатів. Тому першим етапом у процесі забезпечення ЕБП є попередня оцінка рівня економічної безпеки підприємства і перевірка, чи немає загроз реалізації його місії.



Рис. 2. Фактори, які впливають на відтворення основних засобів

Діяльність підприємства повинна бути спрямована на одержання максимального прибутку при забезпеченні прийнятної рівня економічної безпеки, що при сьогодишньому стані основних засобів залізниць досить складно

Тому стратегічне і тактичне планування виробничо-фінансової діяльності підприємства повинно здійснюватися виходячи з відповідних планів забезпечення ЕБП, на підставі оцінки рівня ЕБП згідно з розробленою методикою.

Для реалізації схеми забезпечення економічної безпеки необхідно створення на підприємстві служби ЕБП, яка повинна аналізувати дії всіх підрозділів та надавати необхідну інформацію керівництву залізниці для координації дій всіх підрозділів по забезпеченню економічної безпеки підприємства. До складу служби ЕБП повинні ввійти підрозділи, діяльність яких необхідна для забезпечення ЕБП. Вони будуть продовжувати виконувати свої функції під керівництвом своїх начальників, а нові функції, пов'язані із забезпеченням економічної безпеки – під оперативним керівництвом начальника залізниці або особи, якій надані відповідні пов-

новаження, знаходячись, таким чином, у подвійному підпорядкуванні [2].

Для більшої зручності у розумінні значення процесів відтворення основних засобів у системі забезпечення економічної безпеки на підприємствах залізничного транспорту, наведемо аналіз стану основних засобів.

При проведенні аналізу необоротних активів Дніпропетровської дирекції залізничних перевезень було виявлено, що найбільшу долю у їх структурі займають основні засоби (99,1 % на початок і 98,9 % на кінець звітної періоду). Знос основних засобів на кінець звітної періоду становить 80,3 % первісної вартості, а залишкова вартість нематеріальних активів становить 24,9 % первісної вартості (табл. 1).

Активна частина виробничої бази залізничного транспорту включає в себе рухомий склад (локомотиви, вагони, електро- та дизельпоїзди), в тому числі спеціальний рухомий склад (автомотриси, підйомні крани на залізничному ходу, пожежні поїзди, снігоочишувачі, тощо), а також колійні машини. Узагальнену структуру парку рухомого складу залізниці наведено в табл. 2.

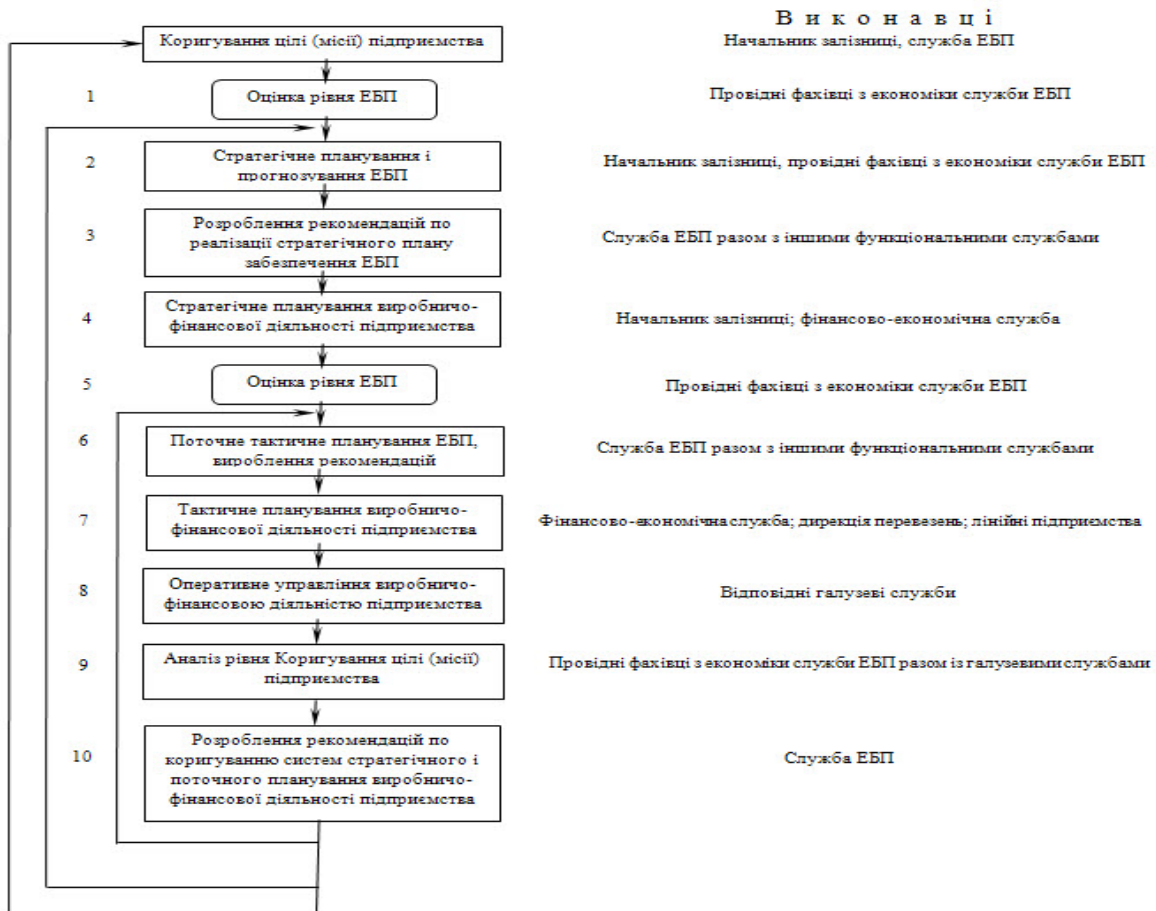


Рис. 3. Схема процесу забезпечення економічної безпеки підприємства з виконавцями для залізниці

Аналіз основних засобів Дніпропетровської дирекції залізничних перевезень

Основні засоби:	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду	2009, %	2010, %	Абсолютне відхилення
залишкова вартість	28709	26345	21,756659	19,738962	-2,0176978
первісна вартість	131955	133467	100	100	0
знос	103246	107122	78,243341	80,261038	2,0176978

Залізниці України до останнього часу забезпечували потреби економіки та населення у перевезеннях. Досягалось це, як вже зазначалося, в основному, за рахунок надлишку технічних потужностей, утворених раніше за радянських часів. До 2000 року темпи падіння обсягів перевезень перевищували темпи старіння та виведення з експлуатації основних фондів, особливо їх активної частини – рухомого складу. На теперішній час резерви залізниць вичерпані.

Починаючи з 1991 року, інвентарний парк тягового рухомого складу, за причин виведення

з експлуатації рухомого складу, що відпрацював призначені терміни служби, а також хронічного недофінансування закупівлі нового, скоротився на 2082 одиниці (26 %), пасажирських вагонів – на 2584 вагони (25 %), вантажних вагонів – на 120 тисяч (45 %). Ситуація ускладнюється тим, що зношеність рухомого складу, термін експлуатації якого складає 25...30 років, становить 65,8%. Це призводить до збільшення витрат на ремонт та забезпечення безпеки руху проти нормативних більше, ніж у 2 рази.

Таблиця 2

Наявність рухомого складу залізниць України та рівень його зношеності

Тип рухомого складу	2008		2009		2010	
	Одиниць	% зношеності	Одиниць	% зношеності	Одиниць	% зношеності
Електровози	1812	52	1834	48	1871	40
Тепловози	2472	44	2442	49	2429	51
Секції електропоїздів	332	25	318	24	320	25
Дизель-поїзди	152	57	151	60	150	61
Вантажні вагони	146541	75	143798	77	142834	77
у т. ч. напіввагони	63311	81	63570	76	63570	79
Пасажирські вагони	7247	61	7293	64	7349	59

До активного оновлення рухомого складу спонукає також і загострення конкуренції та лібералізація європейського ринку вантажних перевезень. Процес успішної інтеграції залізниць України у систему континентальних транспортних сполучень і нарощування потенціалу вантажних перевезень у цій сфері безпосередньо залежить від організаційних заходів й інвестицій у розвиток залізничної інфраструктури і рухомого складу.

У комплексному вирішенні нагальної проблеми оновлення залізничного рухомого складу, проведення капітальних ремонтів з подовженням терміну експлуатації та модернізація існуючого рухомого складу, а також проста заміна зношеного рухомого складу на новий

(спроєктований більше півстоліття тому), можуть розглядатися не більше, ніж допоміжні заходи. З огляду на необхідність нового рівня транспортного забезпечення потреб економіки і суспільства, а також конкуренцію на європейському ринку перевезень, застосуванням тільки цих складників вирішити проблему оновлення рухомого складу неможливо.

Слід зазначити, що в розвинених державах світу за цей же період часу змінилося вже 2...3 покоління тягового рухомого складу. Більшість рухомого складу, який працює на залізницях України в даний час, за якісними показниками значно гірший від сучасного закордонного, в порівнянні з ними має більш високі витрати на утримання при експлуатації. Відсутність сучас-

них мікропроцесорних систем управління та діагностики, асинхронного тягового приводу, сучасних систем охолодження тягових електричних машин та рекуперації енергії знижує його ефективність на 20...30 % в порівнянні з закордонними зразками, а використання застарілих конструкційних рішень приводить до зниження надійності та збільшення витрат на утримання рухомого складу [4].

Таким чином, пріоритетом повинно стати не лише придбання необхідної кількості одиниць рухомого складу переважно нового покоління, що відповідає європейським технічним нормам щодо залізничного транспорту, а й надання можливості приватним компаніям вийти на ринок перевезень (надати необхідні ліцензії, доступ до залізничних колій та мереж тощо). Умови оплати за використання інфраструктури

мають бути однаковими для всіх перевізників, включаючи й Укрзалізницю.

Отже, збільшивши таким чином рівень відтворення основних засобів, ми можемо збільшити рівень економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Виходячи з цього побудуємо графік залежності рівня економічної безпеки підприємства від рівня відтворення основних засобів (рис. 4).

Як видно на побудованому графіку локальної функції рівня економічної безпеки, після деякого значення показника відтворення основних засобів ріст функції сповільнюється, і подальше поліпшення показника викликає дуже незначний ріст функції. Очевидно, що підприємству не потрібно прагнути до максимально можливих значень показника. Достатнім буде досягнення якихось прийнятних значень, яким відповідає зона прийнятної ЕБП.

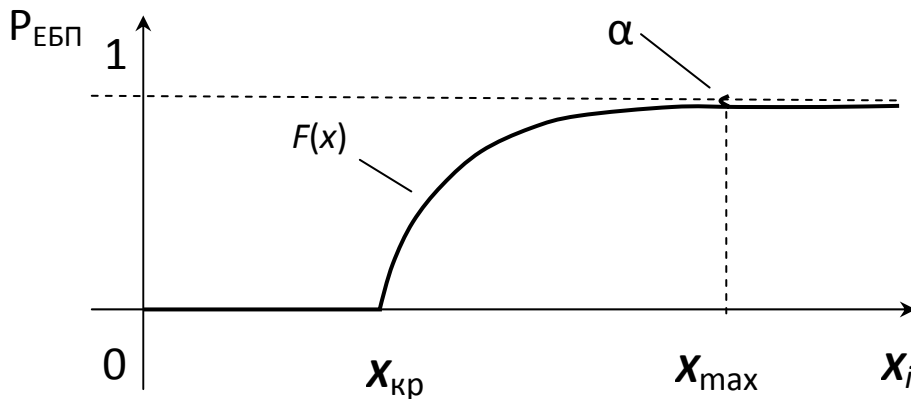


Рис. 4. Графік залежності рівня економічної безпеки підприємства від рівня відтворення основних засобів

Виходячи з критичних і максимальних значень показника і прийнятої величини α , виводяться формули залежності рівня ЕБП від рівня відтворення основних засобів підприємства. Величина λ визначається шляхом логарифмування рівняння кривої в точці $(x_{\max}; 1 - \alpha)$. Питома вага значущості показників у рівні ЕБП визначається пропорційно середнім відсоткам росту локальної функції $f(x_i)$ при зміні аргументу x_i (показника відтворення основних засобів) на 1 % в межах від $x_{\text{кр}}$ до x_{max} .

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Артамонов, В. С. Экономическая теория [Текст] / В. С. Артамонов, А. И. Попов, С. А. Иванов. – СПб.: Питер, 2010. – 528 с.
2. Камлик, М. І. / Економічна безпека підприємницької діяльності. Економіко-правовий аспект [Текст] : навч. посібник / М. І. Камлик. – К.: Атіка, 2005.

3. Козаченко, Г. В. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення [Текст]: монографія / Г. В. Козаченко, В. П. Пономарьов, О. М. Ляшенко. – К.: Лібра, 2003.
4. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України [Текст] / Ю. М. Цветов [та ін.]. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с. – С. 113–120.
5. Перцев, А. М. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта [Текст] / А. М. Перцев, В. А. Паршиков, Г. Л. Андреев // Ж.-д. трансп. – 1999. – № 3. – С. 39–41.
6. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта [Текст] : учеб. для вузов ж.-д. трансп. / Р. А. Кожевников [и др.]. – М.: Маршрут, 2005. – 326 с.

Надійшла до редколегії 21.11.2011.

Прийнята до друку 25.11.2011.

С. В. КАЛАМБЕТ, Е. В. ЧЕРНОВОЛ, В. А. ВОРОПАЙ

ВОСПРОИЗВЕДСТВО ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В данной работе рассмотрены актуальные проблемы обеспечения экономической безопасности для украинских железных дорог, которые в настоящий момент находятся в кризисном состоянии. Предложена схема процесса обеспечения экономической безопасности предприятия с исполнителями для железной дороги. Проведен анализ основных средств на примере Днепропетровской дирекции железнодорожных перевозок и анализ наличия подвижного состава железных дорог Украины. А также построен график зависимости уровня экономической безопасности от уровня воспроизводства основных средств.

Ключевые слова: экономическая безопасность, основные средства, железнодорожные перевозки, воспроизводство основных средств

S. V. KALAMBET, O. V. CHORNOVIL, V. A. VOROPAY

REPRODUCTION OF FIXED ASSETS IN ENSURING THE ECONOMIC SECURITY OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

In this work the urgent issues of ensuring the economic security are considered for the Ukrainian Railways, which presently are in the crisis state. The process chart of ensuring the economic security of enterprise is offered with performers for a railway. The analyses of both the fixed assets on example of the Dnepropetrovsk Office of Railway Transportation and the availability of rolling stock of the Ukrainian Railways are performed. The chart of dependence of the economic security level on the level of reproduction of the fixed assets is built as well.

Keywords: economic security, fixed assets, railway transportation, reproduction of fixed assets