

УДК 330.101(082)

ББК Уя 431
С916

Матеріали науково-практичної конференції «Сучасні проблеми економіки». – К.: НАУ, 2011. – 112с.

Матеріали науково-практичної конференції містять короткий зміст доповідей науково-дослідних робіт теоретичного, методологічного та прикладного характеру, що присвячені питанням вирішення проблем ефективного управління підприємствами, галузями народного господарства та країни в цілому.

Розраховані на широке коло фахівців, студентів, аспірантів та викладачів.

Тези доповідей друкуються мовою оригіналу в редакції авторів.

ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР

Є. М. Сич, д.е.н., професор, завідувач кафедри економіки

ЗАСТУПНИК ГОЛОВНОГО РЕДАКТОРА

О.В. Бойко, к.е.н., доцент, заступник завідувача кафедри економіки

ВІДПОВІДАЛЬНИЙ СЕКРЕТАР

О.М. Вовк, к.е.н., асистент кафедри економіки

Рекомендовано до друку вченою радою Інституту економіки та менеджменту Національного авіаційного університету (протокол №1 від 3 жовтня 2011 року).

©Національний авіаційний університет, 2011

Сич Є. М., д.е.н., професор.

Кислий В. М., к.е.н., доцент

Національний авіаційний університет, м.Київ

МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ КІЛЬКІСНОГО ПРИВЕДЕННЯ ГАЛУЗЕВИХ ОБСЯГІВ ТРАНСПОРТНОГО ВИРОБНИЦТВА

Характерною закономірністю розвитку транспортної галузі є збільшення швидкостей пересування рухомого складу. [1] Аналіз еволюційних процесів на транспорті також дає змогу відстежити якісний взаємозв'язок між кількісним параметром середньої швидкості комерційного доставлення, забезпечуваним даним видом транспорту (перевезень), - з одного боку, та його питомою (за одне відправлення) провізною спроможністю - з іншого. Впродовж історії розвитку галузі стало відстежується процес виведення з експлуатації порівняно малшвидкісних засобів та збереження при цьому тих з них, що здатні забезпечувати значні обсяги вантажо- та пасажирообігу в одиницю часу. Останні, як правило, піддаються лише несуттєвому технічному вдосконаленню, що не викликає якісно-нринцинових змін транспортної технології.

Наочним прикладом цього може слугувати інтенсивна експлуатація малшвидкісних залізничного та водного видів транспорту, що, однак, здатні здійснювати перевезення генеральній вантажів. Автомобільні перевезення, котрі забезпечують суттєво більшу швидкість доставлення як за рахунок використання технологій «від дверей до дверей», так і суто технічно більш спроможні в цьому плані, проте не здатні абсолютно поглинути обсяги транспортного ринку. Натомість, витіснення повітроплавання із загального транспортного процесу в 30-х рр. ХХ ст. авіацією, а також сучасне повільне але незворотне зникнення з мереж великих міст трамвайного пасажирського сполучення [2-3] демонструють, наскільки неконкурентоспроможними виявляються малшвидкісні, хоч і витратозберігагачі за рахунок мінімізації іфраструктурних вкладень види транспорту.

Згідно із Другим законом Ньютона, в умовах фіксованої транспортної сили [1] чи тягового зусилля, швидкість, розвивувана транспортним засобом, виступає величиною, зворотно залежною від маси вантажу чи пасажирів, що перевозяться транспортним засобом. Отже, врахування відмінності цих параметрів для різних видів транспорту виступає принциповим питанням при обчисленні обсягів послуг, наданих користувачам, а також при їхній вартісній оцінці.

Інтегрований показник, що міг би приводити у співставшш вигляд обсяги галузевого виробництва різних видів транспорту та враховував би обидва параметри, з огляду на їхню оберненуну взаємозалежність може обчислюватися у два способи.

Перший передбачає відношення швидкості доставлення до обсягів доставки, його результат являє собою питому швидкість (на одиницю вантажу чи одного перевезеного пасажирів). У цьому випадку (1) з метою максимального збільшення результативності перевізникові треба збільшувати швидкість доставлення, що само по собі буде призводити до зменшення знаменника - вантажного тоннажу або ж кількості перевезених за доставку пасажирів. Економічний зміст розрахунку полягає при цьому у прагненні зменшити транспортним виробником фактично до

Г.В. Астапова, д.е.н., доцент,

С.Г. Мізюк, к.е.н., доцент,

Національний авіаційний університет, м.Київ

АНАЛІЗ РЕЗУЛЬТАТІВ НАУКОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ В ГАЛУЗІ ОРГАНІЗАЦІЇ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ

Важливою умовою забезпечення сталого розвитку підприємств як господарських систем виступає фінансова безпека їх діяльності. Дослідження О. Ареф'євої, В.Гесця, Л.Гринів, С.Глазьєва, Б.Данилишина, М.Долішнього, Г.Пастернак-Таранушенка, В.Сенчагова, В. Степанова, Г.Ерніченка, М.Чумаченка, В.Шевчука, В.Шлемка та інших спрямовані на розробку понятійного апарату, механізму функціонування і регіональних особливостей у сфері фінансової безпеки. Результати галузевих досліджень містяться у роботах І.Александрова, К.Гофмана, В.Леонтєва, І.Ляпенка, Г.Моткіна, Є.Олейнікова, Є.Рюміної та інших.

Інструментарій регулювання та управління фінансовою безпекою розроблений і удосконалений О.Амошею, Н.Андреевою, О. Ареф'євою Б.Буркинським, В.Трегочуков, С.Харічковим, С.Шкарлетом. Однак жодне наукове дослідження не розглядає у комплексі питання розробки механізму безпеки, де пов'язуються економічні, технічні та операційні цілі як складові процесу функціонування підприємства, що орієнтовано на досягнення фінансово-економічної ефективності його діяльності.

На основі системного підходу до аналізу трактування поняття „фінансова безпека” вказаними дослідниками визначено, що вона є особливим станом системи, а також окремим напрямком економічної науки. Підприємство розглядається як господарська система, що потребує підтримки стійкого розвитку в умовах впливу дестабілізуючих факторів зовнішнього та внутрішнього середовищ на підставі своєчасного попередження впливу внутрішніх та зовнішніх загроз. Загроза для господарської системи – це конкретна небезпека, що створює перешкоди у її функціонуванні і задоволенні її економічних інтересів. Зазначені дослідники в процесі розкриття поняття фінансової безпеки визначили такі її складові (компоненти): „розвиток”, „стійкість”, „рівновага” та „інтерес”.

За результатами досліджень сутності та особливостей використання категорії „фінансової безпеки” визначеним колом вчених доведено, що до методів оцінки безпеки підприємств систем відносяться спостереження динаміки зміни основних показників; одержання інтегральної оцінки безпеки; багатомірний аналіз; методи аналізу й обробки сценаріїв; математичне моделювання, теоретико-ігрові методи, теорія нечітких систем, методи оцінки імовірності виникнення аварійних ситуацій.

Проблеми фінансово-економічного розвитку підприємств в розрізі галузей досліджуються значною кількістю вчених та економістів-практиків. Дослідження системи фінансової безпеки і відповідних механізмів містяться у роботах Л. Александровської, В. Астаніна, В. Бабака, О. Бондаренка, А. Бочкарьова, А. Гладішева, І. Государської, В. Захаренкова, А. Захаревича, О. Захарова, О. Корченка, Ю. Кулаєва, В. Максимова, С. Подрези, І. Садловської, В. Тихонова, В. Харченка, А. Хухригіна, С. Шкарлета, В. Щелкунова.

Найбільш комплексним і змістовним в сфері організації фінансової безпеки є дослідження О. Ареф'євої, котре містить концептуальні та методологічні

положення створення системи безпеки фінансово-економічної діяльності суб'єктів господарювання. Особливу увагу автором приділено методичним підходам щодо визначення рівня та факторів загроз фінансовій безпеці підприємств. Проте дослідження не містить характеристик операційної та технічної складових системи фінансової безпеки.

В сфері економічної безпеки цінним є також дослідження О. Бондаренко, котре присвячено розробці моделі економічної безпеки підприємства на основі логічного підходу. Визначено фактори загроз фінансової безпеки підприємства. Розроблена структура механізму забезпечення фінансової безпеки підприємства, яка містить елементи зовнішнього й внутрішнього середовища. У складі елементів механізму відсутні фактори загроз фінансової безпеки.

Окремими дослідниками М. Мілявським, С. Новіковим розглянуто поняття корпоративної безпеки. Згідно версії авторів корпоративна безпека є елементом економічної безпеки, котрий містить комплекс умов щодо ефективного розпорядження корпоративною власністю з боку різних груп власників. Від безпеки корпоративного захоплення вона відрізняється тим, що корпоративне підприємство може бути не здатним до ведення господарської діяльності і без втручання третіх осіб, а в результаті неефективного розподілу корпоративних часток (наприклад, коли групи власників, які мають протилежні економічні інтереси контролюють по 50 % статутного капіталу, що на загальних зборах не дозволяє прийняти жодного рішення). За результатами досліджень виявлено, що головним завданням аудиту корпоративної безпеки повинно бути виявлення факторів створення неефективного розподілу корпоративних часток. Дослідниками доведено, що при наявності методів варіантного вибору заходів щодо протидії корпоративному захопленню, недосконалість конкретизованих методик аналізу його вірогідності є причиною відсутності засобів своєчасного реагування в практичних умовах. Проте фінансова безпека як корпоративна безпека не розглядається.

Дослідження організації фінансової безпеки здійснюються за такими напрямками:

- технологія фінансових операцій з організації безпеки;
- технічне забезпечення системи фінансової безпеки;
- оцінка та мінімізація ризиків фінансової безпеки;
- нормативно-правове забезпечення організації фінансової безпеки.

Більш конкретизоване дослідження операційної діяльності в сфері організації фінансової безпеки проведено А. Гладішевим і присвячене забезпеченню фінансової безпеки конкретного підприємства. Дослідником також використаний тільки менеджерський підхід щодо забезпечення фінансової безпеки.

В. Захаренков взагалі розглядає проблему забезпечення фінансової безпеки з позицій кадрового менеджменту та задовільного технічного забезпечення. Автором доведено, що формування системи фінансової безпеки має специфічну залежність від кадрового та технічного факторів. Економічні умови організації фінансової безпеки не розглянуто.

І. Государська, Л. Александровська, А. Захаревич розглядають процес організації фінансової безпеки з позицій теорії ризиків. Так, І. Государська визначає поняття балансу програми системи безпеки, як взаємодію між системою безпеки та

Начальник відділу Головного фінансово-економічного управління Укрзалізниці
**ОБГРУНТУВАННЯ ЦІНОВОГО РІВНЯ ЗА КОРИСТУВАННЯ
 ВАНТАЖНИМИ ВАГОНАМИ НА ОСНОВІ ПАРТНЕРСЬКО -
 КОНКУРЕНТНОГО ПІДХОДУ**

управління ризиком. Дані дослідження визначають оцінку ризику за ступенем небезпек, імовірності виникнення та серйозності наслідків. Л. Александровська, А. Захаревич надають основні поняття теорії безпеки та параметри надійності і формують методологічні основи для вирішення завдань фінансової безпеки за допомогою методів практичного ризик-менеджменту. Економічної оцінки ризиків автори не надають.

Таким чином, результати досліджень в сфері фінансової безпеки взагалі характеризують її як елемент економічної безпеки підприємства. Автори не заперечують, що забезпечення фінансової безпеки є фактором стратегічного значення для організації функціонування та розвитку підприємств. Але дослідниками не враховано, здійснення стратегічних заходів щодо забезпечення ефективності діяльності підприємств пов'язано з дією суто економічного фактору - відносинами власності на капітал та засоби виробництва. Як і в більшості галузей народного господарства в вугільній галузі склалася ситуація, при котрій держава як суб'єкт власності вже фінансово не здатна утримувати та забезпечувати неефективні підприємства зі значним матеріально-технічним забезпеченням та кадровим потенціалом. Тому процеси роздержавлення підприємств сфери добувної промисловості призначення активізувались як наслідки об'єктивної економічної необхідності.

Але здійснення зміни форми власності само по собі не гарантує автоматичного досягнення ефективності фінансово-господарської діяльності та створення системи фінансової безпеки. Однієї перебудови структури власності замало для створення такої системи управління, яка здатна перетворити збиткове або неефективне підприємство в надійного виробника. Тому актуальності набуває пошук економічних важелів для забезпечення фінансової безпеки, що обумовлює спрямування досліджень у взаємозв'язку з питанням забезпечення ефективності фінансово-господарської діяльності вугільних підприємств.

Вказане обумовлює розгляд фінансової безпеки, по-перше, як економічного явища, існування та розвиток котрого відбувається під впливом змінності в системі відносин власності. По-друге, фінансова безпека виступає економічним процесом, оскільки забезпечує отримання фінансових доходів та вимагає певних операційних витрат та витрат ресурсів.

Доведення сутності фінансової безпеки як корпоративного процесу вимагає теоретичного обґрунтування відповідного механізму організації цього процесу та розробки методологічних та методичних засад його ефективного функціонування.

Практичним результатом проведеного дослідження є підтвердження корпоративної природи процесу фінансової безпеки через її визначення як економічного явища з позиції безсумнівного впливу на її організацію фактору змінності відносин власності. Корпоративний зміст фінансової безпеки як процесу може бути підтверджений тільки шляхом обґрунтування ефективності діяльності підприємства за рахунок створення та функціональності системи фінансової безпеки.

Відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт» на залізничний транспорт покладено обов'язок щодо забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях усім споживачам без обмежень. Виконання цих функцій ускладнюється у зв'язку з скороченням вагонного парку через старіння (ЗНОС становить 86 %) та повільне оновлення через відсутність фінансів, що створює дефіцит вагонів при зростанні вантажних перевезень. Починаючи з 90-х років, коли Україна зробила вибір на користь ринкової економіки, відбулось, при значному скороченні вагонів парку залізниці України (у 2010 році - 124 тисячі одиниць), її ліквідації приватних (61 тисячі), що пов'язане зі створенням операторських компаній. Це пояснюється тим, що на залізничному транспорті одним з пайпривабливіших потенційно - конкурентних секторів є вантажні перевезення. Вантажні перевезення на вітчизняному залізничному транспорті є прибутковими, німу у цій сфері повинна розвиватися вільна конкуренція між компаніями - операторами вантажних перевезень, залізницями, власниками рухомого складу тощо. На сьогодні не монополічне становище залізничного транспорту, а конкуренція у сфері експлуатації є доміантним фактором подальшого розвитку і галузі. Тому гостро постає питання пошуку нових підходів до обґрунтування цінового рівня використання вагонів суб'єктів господарювання різних країн.

Методичний підхід визначення рівня ставок плати за користування вагонами державної форми власності базується на витратному методі з урахування частки прибутку, що визначений на рівні рентабельності вантажних перевезень. Такий підхід не забезпечує відновлюваних процесів щодо придбання нових вагонів. На підміну від державного сектору, приватний винайшов рішення та протягом останніх років передача у використання приватних вантажних вагонів здійснюється на комерційних умовах, які вдвічі перевищують пропозиції державних залізниць України. Висока цінова пропозиція пояснюється тим, що комерційні підприємства можуть нараховувати амортизацію прискореним методом, враховувати інвестиційну складову. Спільне використання вагонів різних форм власності полягає у створенні для учасників рівних умов; умов для залучення інвестицій в вагонний парк (для цього плата за користування вагонами повинна покривати не тільки поточні витрати, але і забезпечувати визначену норму прибутку); у реалізації ефекту масштабу від використання спільного парку вагонів з метою підвищення обсягів і якості надаваних транспортних послуг, зростання конкурентоспроможності залізничного транспорту тощо.

Враховуючи, що на ринку вантажних перевезень для їх забезпечення використовуються вагони різних форм власності підприємств України та інших держав застосування партнерсько - конкурентного підходу до встановлення ставок плати за користування вагонами, в межах якого господарюючі суб'єкти-власники вантажних вагонів з одного боку виступають як партнери, а з іншого - як конкуренти, дозволить створити привабливі цінові умови для спільного використання вагонів різних форм власності.